

INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS
ARXIU DE LES SECCIONS DE CIÈNCIES, CXI

FERRAN SAGARRA I TRIAS

BARCELONA,
CIUTAT DE TRANSICIÓ
(1848-1868)

EL PROJECTE URBÀ A TRAVÉS DELS TREBALLS
DE L'ARQUITECTE MIQUEL GARRIGA I ROCA

PREMI LLUÍS DOMÈNECH I MUNTANER 1993

BARCELONA
1996

BARCELONA,
CIUTAT DE TRANSICIÓ
(1848-1868)



INSTITUT D'ESTUDIS CATALANS

ARXIU DE LES SECCIONS DE CIÈNCIES, CXI

FERRAN SAGARRA I TRIAS

BARCELONA,
CIUTAT DE TRANSICIÓ
(1848-1868)

EL PROJECTE URBÀ A TRAVÉS DELS TREBALLS
DE L'ARQUITECTE MIQUEL GARRIGA I ROCA

PREMI LLUÍS DOMÈNECH I MUNTANER 1993

BARCELONA
1996

Biblioteca de Catalunya. Dades CIP:

Sagarra i Trias, Ferran

Barcelona, ciutat de transició (1848-1868)

Bibliografia

ISBN 84-7283-333-X

I. Institut d'Estudis Catalans II. Títol III. Col·lecció

1. Garriga i Roca, Miquel 2. Urbanisme – Barcelona – s. XIX

711(467.1 Ba Barcelona) «18»

© Ferran Sagarra i Trias

© 1996, Institut d'Estudis Catalans, per a la present edició

Editat per l'Institut d'Estudis Catalans

Carrer del Carme, 47. 08001 Barcelona

Primera edició: desembre de 1996

Tiratge: 600 exemplars

Compost i imprès a Romagraf, SA

Joventut, 55. 08904 L'Hospitalet de Llobregat

ISBN: 84-7283-333-X

Dipòsit legal: B. 43.763 - 1996

A Isabel Trias,
in memoriam

A proposta d'una ponència formada pels senyors Manuel Ribas i Piera, membre numerari de l'Institut d'Estudis Catalans, Josep Martorell i Codina, doctor arquitecte, i Lluís Domènech i Gírbau, doctor arquitecte, l'Institut, en sessió plenària tinguda el dia 15 de març de 1993, acordà per unanimitat de concedir el Premi Lluís Domènech i Muntaner al senyor Ferran Sagarra i Trias pel seu treball *Barcelona, ciutat de transició (1848-1868): El projecte urbà a través dels treballs de l'arquitecte Miquel Garriga i Roca*.

En la sessió tinguda el dia 7 de febrer de 1994, la Secció de Ciències prengué l'acord de publicar la dita obra, a cura del senyor Manuel Ribas i Piera

This One



13JD-AUS-TTNX

TAULA

Advertiment i agraïments	9
Llista de sigles	11
INTRODUCCIÓ	13
I PART. ELS ANYS QUARANTA. LA CIUTAT I L'ARQUITECTURA DE L'INDUSTRIALISME	23
1. Capital i ciutat industrial	25
2. Miquel Garriga i Roca i el territori. Modernització o modernitat	47
3. Centralitat i forma urbana a l'industrialisme francès	103
4. Els primers projectes de transformació de Barcelona	121
II PART. ELS ANYS CINQUANTA. LA CONSTRUCCIÓ DELS INSTRUMENTS DE PROJECTE	143
5. Obres públiques i ciutat. La inversió en infraestructura i els límits de l'industrialisme català	145
6. Les primeres bases públiques per a l'eixample. Articulació del marc físic o refundació urbana (1854-1855)	167
7. El cop de timó de l'Ajuntament. L'eixample com a creixement de la ciutat	193
8. La influència del tractat de Léonce Reynaud. La història com a clau de lectura de la ciutat	217
9. Els traçats de 1859. Infraestructura o zonificació	231
10. El control del creixement. Centralitat i dinàmica urbanes a la discussió urbanística de la dècada dels cinquanta	257

III PART. ELS ANYS SEIXANTA. EL NOU I EL VELL. LA CIUTAT ANTIGA I LA SEVA ARTICULACIÓ EN EL NOU CONJUNT	287
11. Preludi al desplegament del Pla Garriga	289
12. La reforma del Pla Cerdà a través del Pla Garriga	307
13. Les primeres síntesis teòriques de l'urbanisme	345
14. La fi d'una dialèctica	369
15. Resum del contingut de cada part	395
16. Conclusions	405
 BIBLIOGRAFIA	 413
 ANNEXOS	 445
 Índex d'il·lustracions	 741
 Índex general	 747

ADVERTIMENT I AGRAÏMENTS

Aquest llibre és la versió revisada i reduïda de la tesi que vaig llegir el 10 de gener de 1990 a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, l'elaboració de la qual va durar uns quants anys i en conseqüència foren molts els que la van patir. Voldria transmetre el meu agraïment en particular als amics Jaume Llobet i Xavier Peiró, amb qui vaig tenir ocasió de comentar-la sovint i que en van llegir redaccions provisionals i em van suggerir correccions. La docència del curs Complementos d'Urbanisme, que vaig compartir alternativament amb ells, em va ser d'utilitat per mantenir el caliu necessari per continuar treballant. També he d'agrair les lectures dels esborranys a Patricio Vélez i molt en particular a Anna Calvera, que va tenir la santa paciència de fer una correcció meticulosa d'un text quasi definitiu.

En un altre ordre de coses cal agrair a la biblioteca de l'Escola i del Col·legi d'Arquitectes les facilitats i les ajudes rebudes. No em puc estar de felicitar Montserrat Condeminas i el seu equip d'arxivers, que van posar ordre a la deplorable situació en què es trobava l'Arxiu Administratiu, i agrair-los la seva amabilitat quan vaig voler consultar algun document de difícil localització.

També vull manifestar el meu agraïment a tots els col·laboradors del meu despatx d'arquitectura, que en diferents moments, però sobretot al final, en feren possible la presentació: Silvia Tristante i Rosa Baiges van mecanografiar el text; Fernando Gallarzagotia, Jaume Coromina i Mónica Serra van dibuixar els gràfics i els plànols; Victor Juan Arrufat va ordenar la bibliografia i les fonts. També foren Fernando Gallarzagotia i Rosa Baiges que van curar la impressió, amb l'ajut de Ferran Solé.

El tribunal que va jutjar la tesi estigué presidit pel doctor Manuel Ribas i Piera i compost pels també doctors Manuel de Solà Morales i Rubió, Horacio Capel Saez, Ignasi de Solà Morales i Rubió i Borja de Riquer. Agraïxo sincerament a tots ells l'interès amb què van llegir-la i les crítiques que m'hi feren. Agraïxo molt especialment a Manuel Ribas l'interès que ha tingut com a membre de l'Institut d'Estudis Catalans en la seva publicació, de la qual ha estat el veritable impulsor.

Un apartat específic es mereix la meua família. Els meus fills, Boi i Oleguer, que van conviure tot el que tenien de vida amb aquesta mena de germà incòmode que m'acaparà les estones lliures, i, sobretot, la meua dona, Margot Pascual, que va haver de suplir-me en molts aspectes i que ha llegit els capítols definitius del llibre, a qui també dedico aquest treball.

LLISTA DE SIGLES

IMH	Institut Municipal d'Història
AAB	Arxiu Administratiu de l'Ajuntament de Barcelona
BDC	Biblioteca de Catalunya
COAC	Biblioteca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya
EAB	Biblioteca de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
BFH	Biblioteca de la Facultat d'Història de la Universitat de Barcelona
AGA	Archivo General de la Administración Civil del Estado
GR	Garriga i Roca

INTRODUCCIÓ

ORIGEN DE LA INVESTIGACIÓ

El centre històric de Barcelona és objecte d'atenció preferent de l'Administració municipal en els darrers anys: s'han fet plans especials de reforma interior que cobreixen tot l'àmbit de Ciutat Vella, s'han buscat els mitjans perquè les actuacions programades es duguin a terme, s'han creat empreses específiques per gestionar la millora i transformació d'aquest espai. Des que vaig acabar la carrera l'any 1976, he estat testimoni del procés a través del qual la problemàtica de Ciutat Vella ha anat prenent protagonisme en l'agenda dels polítics. Potser ara ens pot semblar molt remota la data en què el planejament contemplava com a única intervenció al barri antic el seu esventrament per grans eixos de circulació, però cal recordar que només fa molt pocs anys que aquestes previsions s'han reconsiderat, a partir d'experiències que com les de Bolonya, per posar un cas paradigmàtic, van proposar la «renovació activa» dels centres històrics.

En la meua doble condició de professional arquitecte i de professor d'urbanisme a l'Escola m'he topat constantment amb el «problema» de la intervenció a Ciutat Vella,¹ i amb la problemàtica que per a l'arquitectura moderna comporta aquesta ciutat, i també la que comporta la historicitat mateixa.

Pel que fa a la transformació projectada a les ciutats velles, el primer que cal plantejar-se és la seva necessitat o, dit en altres paraules, els motius de la seva transformació.

1. La meua participació en el planejament de Ciutat Vella de Barcelona es concretà l'any 1983-84 en la redacció del «Reconeixement territorial de la Part Central del centre històric de Barcelona», encarregat pel districte primer de l'Ajuntament de Barcelona. Les conclusions d'aquest document van ser incorporades a l'Àrea de Rehabilitació Integral (ARI) actualment vigent.

En el moment de redactar la tesi doctoral estava redactant el Pla Especial d'aquell sector, del qual ja s'havia aprovat el document de «Criteris, Objectius i Solucions Generals», l'any 1989.

Sobre això vegeu el meu article «Reconèixer el barri Gòtic», *Metropolis Mediterrània*, núm. 1 (maig de 1986), quadern central.

Aquest fet ha posat en evidència la necessitat d'una discussió estructural per definir-ne el paper dins del conjunt metropolità. Això es fa evident quan es tracta del planejament del Barri Gòtic, entenent per aquest tot aquell sector central entre la Rambla i la Via Laietana. Una de les primeres paradoxes que es plantegen és que el Barri Gòtic és, de fet, un barri neoclàssic, o, si es vol, romàntic. Una segona constatació és que molts dels principals eixos històrics van patir realineacions que, però, no van acabar-se sinó parcialment. De manera que els carrers de la Boqueria, Avinyó, Escudellers, Ciutat, i molts d'altres, tenen una sèrie de reculades que els distingeixen clarament d'altres que, més rectes i totalment alineats, no tenen en canvi un paper estructurador tan important (fins i tot al carrer Ferran i Jaume I), com el cas de Comtessa de Sobradí, Palau, Mendizábal i d'altres que són fruit d'operacions d'urbanització i parcel·lació unitària de finques a mitjan segle passat. Encara una tercera constatació: hi ha carrers d'aquests últims en què l'edificació és heterogènia. El passatge de la Pau, especialment, dóna idea d'una operació començada amb gran ambició i embranzida, amb cases magnífiques, que, però, es quedà a mitges. La resta de finques són magatzems, ben alineats, això sí, però que desdiuen dels primers edificis.

D'això es dedueix que el sector central de Ciutat Vella va patir un procés de substitució molt important i planificat, almenys parcialment, a mitjan segle XIX. Aquest procés era de requalificació, però va ser bruscament interromput al cap de poc temps. L'explicació, se'm dirà, és senzilla: quan va haver-hi lloc per construir a l'Eixample, es va interrompre el procés de reconstrucció a la ciutat vella. Però, a part que algunes operacions són posteriors al començament de l'Eixample, això no explica per què la burgesia local de mitjan segle XIX no es va construir prèviament algun suburbi qualificat per anar-hi a residir, com va passar en tantes altres ciutats industrials. La resposta podria ser que es tractava majoritàriament de comerciants interessats en la localització central dels seus negocis i, de retruc, de la seva residència. Però contradictòriament, almenys en aparença, els únics edificis posteriors als residencials de la meitat del vuit-cents són els de grans institucions com les caixes d'estalvi, bancs, correus, etc., construïts sovint sobre els terrenys d'antics convents quan aquests es situen a la «façana» del sector i, en particular, a la Via Laietana. Aquesta gran via és una operació econòmicament fallida que, però, ens parla de la tossuderia amb què la ciutat ha volgut mantenir els valors de la centralitat «quaternària» de Ciutat Vella.

Així és que aquella burgesia no es va construir suburbis allunyats segregats com en algunes ciutats industrials ni es va reacomodar al centre com en tantes ciutats capitals. Va preferir allotjar-se a l'Eixample, que així es caracteritzava com a «suburbi central» (valgui la paradoxa), i ho va fer construint sobre unes traces que molt sovint s'han considerat inadequades per a aquell ús.

El Pla Cerdà, incloent-hi la memòria descoberta coetàniament a la meua investigació,² no ens diu gran cosa del centre ni de l'especialització de l'Eixample com a residència burgesa. Cal anar a buscar altres referències per copsar la definitiva configuració de l'Eixample. I han de ser referències que puguin relacionar aquesta configuració amb la ciutat existent en el moment d'iniciar-se la construcció d'aquell nou tros de ciutat.

En aquest sentit, els plànols anomenats dels «quarterons» fets per Miquel Garriga i Roca, molt coneguts, són uns documents imprescindibles per al coneixement concret de la ciutat i de la seva transformació a mitjan segle XIX, és a dir, en un moment crític d'aquella transformació. Però el descobriment del fet que aquells plànols eren la base d'un pla de reforma, i la localització dels documents d'aquell pla arran de l'exposició «Inicis de la Urbanística a Barcelona» permetien de copsar en la materialitat de l'objecte representat, la ciutat de Barcelona, la seva sistemàtica. Poder localitzar fàbriques, tipus de cases, jardins, monuments tan escrupolosament i meticulosament representats i alhora conèixer les propostes de transformació proposades pel mateix autor de l'aixecament significava un avanç important per desxifrar el model de ciutat subjacent a l'època, que a més era la mateixa que la del Pla Cerdà.

No tan sols això. El tipus de material que contenen les caixes Garriga dipositades a l'IMH permetien, a més, conèixer esborranys, tràmits, correspondència, i per tant, preocupacions, dubtes i objectius profunds del planificador, i la participació d'altres persones i estaments. I no tan sols pel que fa al pla de reforma. A mesura que avançava la investigació, apareixien nous plans, anteriors uns, posteriors els altres, que cobrien tota una llarga vida d'un professional i donaven referències per descabdellar-ne la trajectòria, i conèixer-ne articles, projectes d'edificis, participació en concursos, etc.

La investigació es convertí en un cert període en la reconstrucció de la biografia d'aquell arquitecte. Es tractà aleshores de resoldre el que es constituí en un enigma. A saber: els treballs de Garriga se m'apareixien com un conjunt heterogeni i sobretot contradictori. Ara semblava que es tractava d'una lluita

2. Em refereixo a Ildefons CERDÀ, *Ensanche de la ciudad de Barcelona. Memoria descriptiva de los trabajos facultativos y estudios estadísticos hechos de orden del Gobierno...*, de 1855, i també a *Teoría general de la Urbanización. Ensanche y Reforma de Barcelona...*, de l'any 1859. Trobats per Jaume Puig l'any 1988, a l'Archivo Central de la Administración, Alcalá de Henares, Fondo del Ministerio de Educación y Ciencia. Cerdà. Aquests documents van ser editats posteriorment a la redacció de la meua tesi doctoral en el volum de DIVERSOS AUTORS, *Cerdà i Barcelona*, Ministeri per a les Administracions Públiques i Ajuntament de Barcelona, Paracuellos del Jarama (Madrid), desembre de 1991. En els darrers anys han aparegut altres volums sobre Cerdà, a part del que acompanya l'anterior, que es titula *Cerdà i Madrid*; cal destacar: TALLER D'URBANISME, *Treballs sobre Cerdà i el seu eixample*, Ministeri d'Obres Públiques i Transports i Ajuntament de Barcelona, catàleg de l'exposició que tingué lloc el maig i el juny de 1992 al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. També cal citar el catàleg de la mostra «Cerdà, Urbs i Territori. Una visió de futur», celebrada de setembre de 1994 a gener de 1995 a Barcelona, editat per la Fundació Catalana per a la Recerca i per Soc. Ed. Electa España, 1994. Aquestes publicacions no s'han inclòs a la bibliografia.

contra el racionalisme de Cerdà, adés es presentava com el veritable defensor d'aquell racionalisme. En un moment donat apareixia com a defensor dels interessos dels propietaris del sòl urbà, després s'hi oposava i defensava posicions més properes a les que hom pot atribuir als industrials. En un primer moment la hipòtesi de treball fou que es tractava d'un funcionari dòcil als governants municipals de torn, però això aviat es demostrà una mala interpretació. Amb la seva arquitectura passava quelcom de semblant: adés defensava l'estil romà i la seva magnificència, després l'estil bizantí per a una església, i tornava al romà després de descartar l'eclecticisme.

D'incògnita inicial, Garriga es convertí, però, en fil conductor de la investigació. L'aparent incoherència del seu historial esdevenia més lògica a mesura que m'endinsava en el coneixement de l'arquitectura vuitcentista, de la història econòmica i política, i filava més prim en les teories de la ciutat a disposició dels homes del XIX. Fins a l'extrem que el seguiment del Garriga «urbanista» permetia, si no una nova història diferent de la ja coneguda, sí una història que anava perfilant-se cada cop més rica, més concreta i més relacionada amb la del projecte urbà en un context internacional més general.

El problema inicial en aquesta investigació fou el d'ubicar els grans projectes de Garriga dins la història del planejament a Barcelona, de manera que durant un temps la tesi es titulà quelcom semblant a *Garriga entre Cerdà i Baixeres*, remetent bàsicament a la reforma de Ciutat Vella i als projectes de Garriga en aquest sentit. Però això deixava massa punts foscos sobre els projectes de l'arquitecte amb referència a l'Eixample. En intentar esbrinar-los anaren apareixent una sèrie de propostes canviants en el temps que només prengueren sentit en confrontar-les amb les d'altres autors. Vaig haver de refer tota la discussió de les bases de l'Eixample, on emergeix com un dels temes principals el de la centralitat i la relació entre les dues ciutats, la nova i la vella, i també la localització de les terminals de les infraestructures territorials. La qüestió del port i de les estacions de tren remetia al seu torn a una discussió territorial i sobretot al paper de la ciutat de Barcelona en l'estructura territorial. I tot això sense allunyar-me del fil conductor de la investigació en què havia convertit els treballs de Garriga.

D'aquesta manera, seguint la trajectòria d'aquell autor en sentit contrari al devenir històric, l'evolució dels projectes de transformació de la ciutat em tornava a una discussió sobre les centralitats, l'estructura urbana i territorial, on el nus de la discussió era el caràcter que havia d'assolir la ciutat transformada. El disseny concret d'aquesta transformació, el paper de la ciutat i el disseny del procés de canvi eren els temes que preocupaven el nostre arquitecte i molts d'altres. Si no preocupaven inicialment Cerdà, el que és clar és que va haver d'entrar en aquesta discussió, que el portaria a escriure una *Teoria general* precisament per donar-hi resposta.

A més dels grans projectes, Garriga és l'autor d'una infinitat de petits projectes urbans, d'alineacions, pavimentacions, clavegueres, parcel·lacions, a més d'informes i altres feines que com a arquitecte municipal hagué de fer en els

més de vint anys que ho fou de Barcelona. Donen idea de la continuïtat de l'experiència de fer projectes heretada i, alhora, de l'augment de qualitat que aquells expedients experimentaren a partir de la seva presència. En aquest treball només en faré una referència lateral quan interessi exemplificar alguna manera de fer o es parli d'algun lloc objecte de la seva intervenció.

He tingut interès a relacionar aquells projectes urbans de més envergadura de Garriga amb la seva idea d'arquitectura. Perquè per als arquitectes catalans d'aquella època els dos nivells d'intervenció estan absolutament relacionats. Si l'arquitectura de mitjan segle XIX és l'arquitectura de la transició, també ho és la ciutat, i en el cas de Garriga això es tradueix en el fet que el principal objecte de preocupació en el disseny arquitectònic consisteix en la resposta que l'edifici projectat dóna a la seva situació urbana i a la definició del «caràcter» de l'edifici (que és donat per la planta i l'elecció de l'estil) d'acord amb el seu paper a la ciutat. Si, com he assenyalat, la discussió sobre la transformació de Barcelona té com a ingredient substancial la decisió sobre el caràcter de la ciutat i el paper que ha de tenir en el seu territori, es fa evident el paral·lelisme que entre les diferents escales havia d'establir l'arquitecte vuitcentista. Tot i així aquesta part de la investigació no s'ha traduït en cap descripció ni comentari aprofundit dels seus projectes per no distreure l'atenció del que és el nucli de la tesi: la ciutat i els instruments de la seva transformació al segle XIX a Barcelona. Les referències a l'arquitectura d'edificis s'han reduït al mínim tot i que la figura del Garriga arquitecte és de gran interès per a la història de la catalana, si més no pel seu protagonisme en episodis com el del Liceu o el del concurs per a l'edifici d'institucions provincials de l'any 1877, que, a parer meu, en signifiquen fites importants.

OBJECTE DEL LLIBRE

Es tracta d'analitzar com es pensava el devenir de la ciutat i la formulació de la Barcelona de mitjan segle XIX. Això implica detectar els tòpics, és a dir, els temes que s'havien de resoldre o plantejar. Em refereixo a aquells que la transformació de la ciutat posà als protagonistes de la transformació urbana. Però també es tracta d'individualitzar els instruments amb els quals aquells protagonistes pretengueren donar resposta a aquells tòpics. Aquests instruments són els que definiran el conjunt d'institucions que conformen el marc de la pràctica urbanística a l'època i, en definitiva, també ara. Aquell moment de creació de les institucions de l'urbanisme pot ser especialment interessant per reflexionar sobre la seva adequació a la pràctica actual. La immediatesa que en el període estudiat es dóna entre el diagnòstic de la situació, els objectius que cal atènyer i les solucions proposades, com també l'instrumental per aconseguir-les, el fan atractiu per reflexionar sobre les bases amb què la pràctica de l'urbanisme es produeix avui.

La investigació pretén respectar la historicitat del període escollit i per tant no tracta de buscar el moment original en què apareix la pràctica urbanística

sinó, més aviat, de trobar una genealogia d'aquesta pràctica. Es tracta de fer-ho en el cas concret de Barcelona, intentant establir les influències teòriques que la relacionen a la cultura internacional, i aquelles referències a situacions locals específiques que permeten de definir uns objectius i seleccionar uns mètodes ajustats a aquesta ciutat.

Per què començar l'any 1848 i acabar l'any 1868? Aquest període coincideix bàsicament amb el regnat d'Isabel II i amb l'hegemonia dels moderats. També coincideix amb el període de més activitat de Miquel Garriga i Roca com a arquitecte municipal. La data de 1848 és prou significativa per a la història europea. La del 1868 ho és més del que sovint s'ha considerat, per a la història d'Espanya. Però, òbviament, això no tindria per què coincidir amb un període coherent pel que fa al projecte urbà. I en canvi he cregut que era així i per això he delimitat la narració a aquest lapse de temps, que em sembla l'adequat si es pretén explicar no ja la història del projecte d'eixample sinó la del projecte de transformació integral de la ciutat.

Una reflexió sobre el paper i la reforma de Ciutat Vella. Calia iniciar-la quan aquesta era encara l'única ciutat en aquell moment en què es fa palès el fenomen del creixement constant. Això es descobreix a Barcelona a la vista del que passa al Raval, a la Barceloneta, a Gràcia, Sants, Sant Martí, etc., que són els primers eixamples de la ciutat. Calia situar-se en el moment en què es podia relacionar aquest creixement il·limitat amb el desplaçament del centre des del pla de Palau cap a la Rambla. Per això es fixa com a punt inicial de la narració aquell moment en què la intel·lectualitat catalana està en disposició de fer aquesta anàlisi i definir una estratègia. Això passa a partir dels anys 1841-43, que corresponen al període de les revoltes populars («bullangues»). Ben segur que es podrien trobar antecedents més remots, però crec que és als anys quaranta del segle passat quan es donen les primeres reflexions i projectes articulats sobre la qüestió del creixement urbà, sobre la centralitat i l'estructuració territorial. També és en aquesta època quan es donen les primeres reflexions, no tan elaborades, sobre la qüestió industrial i la localització de l'habitatge obrer i les fàbriques en el territori. I dic territori i no ciutat perquè totes les reflexions coincideixen que el seu lloc no és a la ciutat. Els models de cases per a obrers i el seu finançament fou un tema que preocupà especialment la Europa més culta i central durant aquesta dècada. Quan Cerdà incorporà aquests models en el seu avantprojecte d'eixample, que era un model de ciutat alternativa i interclassista, provocà la discussió sobre els límits de la ciutat i per tant sobre el concepte mateix del que s'entenia per ciutat.

Als anys cinquanta s'inicia a Barcelona l'escenificació de la tragèdia de la burgesia, que es mou entre la necessitat d'integrar la classe obrera i els artefactes «bruts» però necessaris al seu desenvolupament, les fàbriques, i alhora amagar-los i treure'ls de la seva ciutat. Però en constatar que el creixement urbà és il·limitat, només es pot pretendre un equilibri temporal i es fa necessària la diferència entre les rendes del sòl urbà i no urbà per permetre aquell creixement. Als anys cinquanta i principi dels seixanta la discussió sobre els límits de la

ciutat i sobre el control del procés del creixement urbà es produeix, a Barcelona, principalment a través de la definició de les bases d'eixample i els intents de reformar el Pla Cerdà sobretot pel que fa als bulevards de circumval·lació, i desemboca en la construcció d'una teoria de la urbanització que pretén recollir tots els temes plantejats i donar-hi resposta. És, a parer meu, el naixement de l'Urbanisme.

Però si al llarg d'aquest període s'han pogut definir uns mecanismes de creixement, que s'aniran ajustant amb el temps, hi ha un tema que queda pendent. Em refereixo a la qüestió de la reforma de Ciutat Vella. S'ha aconseguit de definir els mecanismes de transició del sòl rural a industrial i d'aquests a urbà. Però el que es demostra insoluble és el problema de la transició d'un sòl urbà que ha quedat inadequat per raons històriques. Cal imaginar una categoria superior de sòl, amb un valor més alt. El centre històric s'haurà de convertir en el lloc de màxima centralitat, seu d'institucions i espai comercial. Això ja està formulat molt abans dels anys seixanta: a París ja s'ha fet als anys quaranta, coetàniament a la transformació dels terrenys dels convents desamortitzats a Barcelona. Però no és fins als anys seixanta, amb la disponibilitat de l'«altre» sòl urbà, el de l'Eixample Central, que es planteja el problema. Cal doncs crear un límit, però més potent que els altres, crear un centre representatiu i d'alt valor entre les dues ciutats, i cal també reformar radicalment Ciutat Vella abans que l'Eixample es consolidi. Però això només es pot fer disposant d'una inversió pública a fons perdut (terreny de les muralles) o vehiculant els beneficis del creixement cap a les despeses de la reforma a través de disposicions legals. Ambdues possibilitats depenen de decisions polítiques d'estat. A més, la dotació de grans equipaments institucionals propis d'un lloc central d'aquella mena també remet en definitiva a decisions d'estat i ens torna a la qüestió de la capitalitat. D'altra banda, paral·lelament, ha anat apareixent la revaloració del patrimoni arquitectònic i aquest centre antic com a contenidor dels grans monuments. Donar-los valor significa un cost addicional, necessari per a una capital. Però això remet a problemes històrics no resolts en el cas de Barcelona.

La crisi financera del 1866 i política del 1868 posa en evidència la impossibilitat que Barcelona pugui tenir aquell paper somniat pels homes dels anys quaranta. Ciutat Vella s'haurà de deixar com un tema aparcats a pesar de les iniciatives que no deixaran de produir-se, però ja molt desarticulades.

El llibre proposa un recorregut en el temps paral·lel al que en l'espai es pot fer des de l'edifici de Llotja passant per l'Ajuntament i el Liceu fins a la Universitat. És el recorregut del desplaçament del centre urbà, des de les primeres intervencions fins a les posteriors. És un recorregut en les prioritats. Primer, l'economia i la requalificació tècnica; després, l'administració de la ciutat i la reforma urbana; per fi, el lleure col·lectiu i la cultura. El tram entre el Liceu i l'edifici de la Universitat és el de la transició entre la ciutat vella i el nou eixample, i correspon a l'època que aquí s'estudia.

El llibre es divideix en tres parts a més de la introducció i de les conclusions generals. La quantitat de temes que presenta la discussió barcelonina del període estudiat, que són l'objecte d'aquest treball, ha aconsellat una descripció cronològica, de manera que cada part correspon a una dècada, que es divideix al seu torn en capítols que inclouen unitats temàtiques coherents i que en la majoria de casos també corresponen a talls cronològics, encara que no sempre.

METODOLOGIA I FONTS

El llibre es desenvolupa a través de la lectura d'una sèrie de documents seleccionats. La trajectòria del pensament de Miquel Garriga i Roca es fa, sobretot, a través de les memòries dels seus plans i projectes, alguns dels quals s'han transcrit i annexat al final en un recull antològic de la seva obra, d'interès per al tema. Els treballs de Garriga són només, però, un fil conductor i a la vegada un contrapunt, que permet relacionar les propostes dels seus contemporanis i especialment Cerdà.

Tanmateix, el treball, que es desenvolupa bàsicament seguint la trajectòria del pensament de Garriga, ha necessitat de fer referències, sovint molt àmplies, a situacions de context. Aquestes referències poden ser-ho a les elaboracions teòriques –i aquí es feien inevitables les franceses–, o a experiències concretes de Barcelona, com ara el creixement del Raval o la Barceloneta, i, més en general, de Catalunya. En aquest darrer aspecte, l'experiència de la construcció de les grans infraestructures territorials (trens i carreteres) es demostra transcendental per entendre el capteniment de molts dels involucrats respecte al projecte de Barcelona. Però les referències culturals no són solament de l'estranger. El projecte de Barcelona és un fet col·lectiu en què intervenen multitud d'actors, i si en el nostre treball hem posat l'èmfasi en l'actuació dels arquitectes i enginyers, és important l'aportació de professionals d'altres disciplines, en particular l'economia. Per això un teòric com Jaumeandreu³ té una incidència decisiva en la manera d'entendre el desenvolupament urbà de Barcelona. De fet Garriga o Cerdà, que són els personatges més recurrents en aquest treball, s'erigeixen en alguns moments en divulgadors de l'economia política, sigui en la seva versió prohibitòria o lliurecanvista.

Si les ressenyes que he fet per definir un marc prou complex, i per tant versemblant, que m'apropés una mica a la realitat, són massa extenses, és amb l'ànim de situar aquells per als quals una simple citació bibliogràfica d'un tema allunyat no és prou significativa. Les ressenyes a Fourier o al mateix Jaumeandreu o als treballs de Pere Pascual,⁴ tot i ser molt llargues, m'han semblat inevitables per construir la constel·lació de referències de l'univers de Garriga i els seus contemporanis.

3. La figura de Jaumeandreu ha estat estudiada per Ernest Lluch. Vegeu la bibliografia d'aquest treball.

4. Vegeu els apartats 2.1, 3.1 i el capítol 5 respectivament.

Les fonts d'investigació són principalment els documents de Garriga continguts a les caixes dipositades a l'Institut Municipal d'Història de Barcelona i molts expedients de l'Arxiu Administratiu de l'Ajuntament de Barcelona en què apareix aquell autor. També és d'aquests dos arxius i de la Biblioteca de Catalunya d'on s'han tret la majoria d'escrits i opuscles dels seus contemporanis. A les biblioteques de l'Escola d'Arquitectura i del Col·legi d'Arquitectes s'han pogut consultar, a més, una sèrie de tractats antics i de bibliografia actual, i en aquesta última s'hi han pogut consultar els documents recentment redescoberts del Pla Cerdà. El llegat d'aquest autor s'ha consultat al Museu d'Història de la Ciutat. Tots els documents consultats i que han servit es ressenyen a la bibliografia adjuntada al final del treball.⁵

5. Durant els quatre anys anteriors a la lectura de la tesi era responsable del curs Complementos d'Urbanisme –els dos primers, amb en Xavier Peiró–, cosa que em va permetre en part de sistematitzar algunes de les reflexions que faig en aquest treball.

I PART

ELS ANYS QUARANTA.
LA CIUTAT I L'ARQUITECTURA
DE L'INDUSTRIALISME

1. CAPITAL I CIUTAT INDUSTRIAL

1.1. EL TERRITORI DE BARCELONA

La burgesia catalana tenia, des dels anys vint del vuit-cents, el projecte industrialista de construir un mercat nacional espanyol que no es limités a l'intercanvi dels seus teixits per productes alimentaris d'altres zones, ans significués una forma de plantejar el desenvolupament capitalista amb totes les transformacions econòmiques i socials que implicava.¹ Nosaltres ens centrarem en les transformacions que tenien per objecte el territori català i en particular la ciutat de Barcelona, i ho farem limitant l'estudi al període comprès entre els anys quaranta i la revolució de 1868.

Els empresaris catalans tenien un triple front d'interessos pel que fa al marc físic: l'estructuració del conjunt del territori de Catalunya per convertir-lo en la «fàbrica d'Espanya», la millora de l'accessibilitat al mercat peninsular i, finalment, també la millor accessibilitat als mercats europeus per distribuir productes colonials. Tot això havia de pivotar entorn de l'accessibilitat a Barcelona i des de Barcelona i el seu port a través dels camins, primer carreters, després ferrats, que hi convergiren i que permetrien convertir la capital del Principat en una gran ciutat, aparador de l'Espanya moderna.

El procés de concentració de la població i la creació d'una infraestructura empresarial a la marina catalana i en particular a Barcelona, iniciat al llarg del segle XVIII,² havia reprès amb força després de la crisi de 1834-1835 i fins a la de 1854, i havia establert les bases del desenvolupament posterior.³ Malgrat això, Catalunya continuà essent, durant tot el vuit-cents i malgrat el desplegament de

1. Vegeu Josep FONTANA, «La fi de l'Antic Règim i la industrialització, 1787-1868», Barcelona, 1988, pròleg de Pierre Vilar, a *Història de Catalunya*, volum v.

2. Vegeu Pierre VILAR, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, 1964-1965.

3. En paraules de Jaume Vicens Vives, «creant les possibilitats que devien florir una vegada les llavors sembrades sentissin l'oreig d'una conjuntura favorable», Jaume VICENS VIVES, «Els catalans en el segle XIX» dins *Industrials i polítics (s. XIX)*, Barcelona, 1958.

les activitats industrials, un poble de comerciants, «fins a l'extrem que en alguns casos el diner del comerç estimulà l'establiment de fàbriques i en molts altres la fàbrica s'aparellà ella mateixa com a empresa comercial».⁴ La imbricació d'interessos comercials, industrials i també immobiliaris explica la complexitat de l'elaboració del projecte de transformació de Barcelona, que seguirem des dels primers anys de la dècada dels quaranta.

La tradició comercial catalana és la que havia fet possible l'organització d'un mercat espanyol que, malgrat les seves limitacions, degudes a l'endarreriment econòmic del país, era una plataforma econòmica necessària, perquè:

ni les manufactures catalanes podien competir en preu i qualitat amb les angleses i nord-americanes ni l'organització comercial era prou desenvolupada per arrabassar a Londres, Hamburg o Marsella el lloc que havien acaparat darrerament com a grans centres redistribuidors de productes colonials.⁵

Paral·lelament a la resta del projecte industrialista, calia demostrar la utilitat del projecte territorial per al conjunt de l'Estat, superant desconfiances i oposicions. Però a mesura que la via cap a un capitalisme madur xocava amb els interessos antiindustrialistes de les classes dirigents espanyoles i els seus portaveus polítics, es produí un replegament i, entre 1840 i 1860, cada vegada es debilità més la visió àmplia i, en contrapartida, es féu més dominant la defensa d'interessos concrets i puntuals. De la mateixa manera que la proposta d'un programa de capitalisme industrialista va anar derivant cap a la pura defensa proteccionista del mercat, el projecte territorial anà reduint les seves ambicions i el paper de Barcelona es va anar definint com el de magatzem del seu port, sense els atributs de gran ciutat.

Un dels documents en què la proposta industrialista catalana queda més clara és en una representació de la Junta de Comerç a Espartero el 1842, cosa que no és casual si tenim present que aquests anys foren, tal com deia Vicens i Vives, els de l'inici de l'equipament modern i de la concentració capitalista en la indústria del cotó, i també els anys en què es consolida la xarxa comercial catalana arreu d'Espanya.⁶ Els anys que van de 1840 a 1843 foren també els de la revolta popular

4. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 80. Entre 1830 i 1852, el comerç, junt amb el tèxtil i la banca, es representen entre els sectors més actius, i amb societats tan grans de mitjana com les del tèxtil.

5. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 82. Segons el mateix autor, «Des de 1830, trobem arreu d'Espanya representants de fàbriques de teixits i marxants de suro. Els establiments que fundaren els catalans durant aquesta segona onada d'expansió econòmica peninsular foren la xarxa que, més endavant, entrada ja l'època del carril, aprofitaren viatjants de comerç i venedors. D'aquesta manera es formà un complex econòmic entre Catalunya i la resta d'Espanya absolutament indiferenciable», VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 83.

6. «L'Era de l'equipament modern i de la concentració capitalista en la indústria del cotó s'inicia, entre 1841 i 1842 i es reforça en els anys d'eufòria següent, quan s'experimentà la primera estrebada cap a la prosperitat que havia de caracteritzar la segona meitat del segle XIX», VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 52.

—segons els ha caracteritzat Fontana— i són importants per entendre el distanciament i la desconfiança dels catalans respecte de qualsevol solució que vingués de Madrid. Els obstacles no venien només de l'absolutisme; això és el que van descobrir molts catalans amb el govern d'Espartero que ells havien propiciat.

Foren els anys en què la «qüestió social» o, per dir-ho pel seu nom, la lluita de classes s'anà fent palesa al si de la societat catalana, fins a fer-se evident amb la revolta centralista —batejada com la Jamància— l'any 1843, sense que això es pogués entendre des de la resta de l'Estat i molt menys des dels governs de Madrid.

Entre 1840 i els enfrontaments de 1843, hi hagué una aliança entre els diferents sectors de la societat barcelonina entorn precisament dels projectes de transformació de la ciutat, concretats en l'enderrocament de les muralles i el seu eixamplament.

De l'empenta d'una burgesia que en moments de crisi de la indústria en vol sortir amb un salt endavant, n'havia de sorgir un pla com aquest, que tenia a més l'avantatge d'oferir treball als obrers en atur, a la vegada que els proposava un projecte de futur compartible. Potser és ací que cal cercar les raons d'aquesta estranya aliança, en aparença antinatural, de burgesia moderada, liberalisme radical i treballadors que es produirà en aquests anys, feta quallar per l'oposició constant que troben de part del govern, fins que el salt endavant de la insurrecció centralista farà veure a la burgesia que havien anat massa lluny.⁷

El disseny de desenvolupament industrialista proposat per la burgesia catalana —que tenia els seus vèrtexs en la indústria, les comunicacions i l'agricultura— tenia el seu nus en una nova ciutat de característiques molt diferents de les que permetia la Barcelona emmurallada. De com havia de ser aquesta nova gran ciutat és del que tractarem en aquest llibre.

1.2. ELS MOTIUS DEL CREIXEMENT DE LA CIUTAT DE L'INDUSTRIALISME

El 31 de desembre de 1840, l'Ajuntament publicà una convocatòria per premiar la millor memòria que respongués a la qüestió «¿Qué ventajas reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad?».⁸ El text que acompanyava aquesta convocatòria és molt explícit de la voluntat industrialista dels seus promotors, ja des de la seva primera frase.

7. Vegeu FONTANA, *op. cit.*, quan comenta la convocatòria del concurs que havia de guanyar Monlau.

8. La convocatòria es troba en un annex de la publicació de la memòria guanyadora del concurs: Pere Felip MONLAU, *Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*, Barcelona, Imp. del Constitucional, 1841.

La industria es en estos días uno de los grandes objetos de rivalidad entre las naciones. Su desarrollo, sus grandes progresos, han de ser, acaso en breve, el mas pingüe patrimonio de la [nación] que con su aplicación consiga la mayor perfección de los trabajos industriales.

El mercantilisme és vist com una teoria desfasada i en el cas espanyol ho és evidentment pel que fa al comerç amb Amèrica, i per tant es fa necessari de promoure un desenvolupament espanyol industrial «a la catalana», «para producir el gran número de creaciones manufactureras de que nos dan ejemplo las dos naciones que se disputan la supremacía del influjo europeo».⁹ El projecte industrialista queda perfectament enunciat com una qüestió de supervivència enfront d'Anglaterra i França.

En aquest context, es defensa la necessitat de permetre el creixement de Barcelona, que si no s'obstruís deliberadament es produiria de manera espontània.

Cuanto mayor y más espaciosa sea la amplitud de su vecindario, tanto mayor será proporcionalmente el progreso de las especulaciones industriales. [...], es indispensable para Barcelona un mayor ensanche, un nuevo campo en que circulen, a la par de aires saludables, activos jérmenes de vida social.

L'escrit diferencia el creixement de la població que permetria el creixement de «les especulacions industrials», i l'ampliació de superfície que permetria una infraestructura més adequada. No es limita, per tant, a la millora física de les fàbriques: l'augment de les especulacions industrials només pot voler dir l'increment de la circulació de capital i d'informació. La idea de la circulació dels fluids —com l'aire, l'aigua o l'invent recent de l'electricitat— fascina els contemporanis com a antídote per resoldre problemes com l'higiènic, i es relaciona directament en l'escrit amb la circulació del que anomena «activos jérmenes de vida social».

És a dir, que avançant-se a la resposta que mereixi la convocatòria, ella mateixa ja en dóna clarament pistes: Barcelona ha de créixer perquè ha de pujar el nivell de la seva vida social o, dit d'altra manera, el seu nivell cultural. Barcelona s'ha de convertir en una capital ja que és el centre de les forces industrials de Catalunya i el seu dipòsit de matèries primeres, tal com assenyalava l'escrit.

Sense risc de fer dir a la convocatòria massa coses que avancin futures formulacions, se'n poden extreure les següents conclusions:

- Barcelona fa un paper important en el disseny industrialista que la burgesia catalana té per a tot l'Estat.

9. «Era en otros tiempos el comercio el poderoso vehículo de la actividad y de los esfuerzos de los cálculos y combinaciones humanas. Abiertos ahora los puertos de casi todos los puntos del globo a la concurrencia de los especuladores, haciéndose cada día más fáciles y menos arriesgadas las comunicaciones, aquellas operaciones son más felices, que tienen por base la mayor baratura y las mejores calidades de los objetos de exportación.»

- Aquest paper és el de magatzem («grandioso depósito») de la indústria de tot Catalunya, és a dir, de gran mercat de matèries primeres i d'exportació.
- No queda clar que es pretengui augmentar la implantació industrial a Barcelona. El paràgraf que comença parlant de les necessitats d'espai de les fàbriques de vapor acaba parlant de les necessitats del veïnat, de la higiene i dels *gèrmens de la vida social*, i va precedit per una consideració sobre el conjunt de Catalunya. El que es pot entendre és que les fàbriques de vapor són massa grans per estar a la capital, que s'ha d'eixamplar per altres motius. En qualsevol cas l'ambigüitat respecte al caràcter de la ciutat com a contenidora de les fàbriques de vapor serà un dels temes centrals per definir el paper de Barcelona, tal com anirem veient.

Queda clar que la convocatòria de l'Ajuntament –que dedica només un petit paràgraf a la qüestió de les muralles des d'un punt de vista militar, ja que considera evident la seva inutilitat– és una proclama industrialista i albira per a la ciutat de Barcelona un paper molt diferent del de ser el «Manchester espanyol». Barcelona no ha de ser el lloc de la producció sinó el de l'intercanvi. Intercanvi dins els mercats internacionals. Ròtula entre el territori «nacional» de la producció industrial i aquell mercat mundial.

Veurem que la memòria de Pere Felip Monlau que va guanyar el concurs respon perfectament a l'esperit de la convocatòria en canviar el seu enunciat i passar de demostrar els *avantatges que reportaria a Barcelona* a demostrar els que reportaria a Espanya de l'enderroc de les muralles de Barcelona, respondent així als canvis que mentrestant es produïen en la situació política.

1.3. LA PROPOSTA DE MONLAU. DESCENTRALITZACIÓ INDUSTRIAL I PAPER HISTÒRIC DE LA CIUTAT

El crit d'«¡Abajo las murallas!» va constituir un element de cohesió dels barcelonins, que l'adoptaren de forma unànime a partir del moment en què Pere Felip Monlau el creà com a eslògan que encapçalava la seva *Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad* (1841). Calia reforçar els arguments sobre el motiu de l'enderroc, que si en primera instància era per fer créixer la ciutat, s'entenia de manera molt diferent segons les persones i els interessos.

Sense anar més lluny, semblarà una paradoxa però el mateix Monlau era un enemic declarat de les grans ciutats, i ho continuà essent, de manera que, per exemple, l'any 1856 escriuria que a la vista de la situació de la classe treballadora, i malgrat el criteri dels economistes, calia rebutjar les grans concentracions

industrials i comercials.¹⁰ Per tal de pal·liar el mal inevitable de la industrialització, Monlau proposaria¹¹ com a primera mesura la de descentralitzar les fàbriques i tallers, i portar les d'«alguna consideració» als pobles rurals, en llocs apartats dels centres de població en «un ensayo de *colonias fabriles*», ja que el problema, segons Monlau, no és principalment el treball a les fàbriques ans l'habitatge, l'alimentació i el vestit, el cansament i els costums, més fàcils de solucionar «[...] *rurizando* (si se me permite el vocablo) la industria, y haciéndola en cierto modo partícipe de los beneficios higiénicos y morales de la agricultura». I tot això sense profunditzar l'immens problema, segons l'autor, de si s'ha de donar preferència a la indústria agrícola o a la fabril. Es podria fer l'argumentació que aquest escrit és posterior en quinze anys al d'*Abajo las murallas!!!*, i que el seu autor hauria pogut canviar d'idees, però hi ha una clara continuïtat entre ambdós, si bé per l'objecte diferent d'un i altre escrit aquesta idea potser no és tan explícita.¹²

En l'escrit de 1841 titulat *Abajo las murallas!!!*, Monlau ja havia anunciat la seva idea contrària a les grans ciutats per raons higièniques, citant Rosseau i fent seva la profecia del doctor Sainte-Marie de Lyon:¹³

yo percibo [...], una época en que los hombres, mejor ilustrados sobre los intereses que más de cerca les tocan, y convenidos en sus relaciones por un pacto social mejor entendido, detestarán las ciudades, mirarán la morada en las mismas como una costumbre de los tiempos bárbaros y migrarán a los campos para su salud, para su felicidad, para la seguridad, tanto como para el placido goce de sus comunicaciones y para el libre ejercicio de los dos mayores elementos de su poder, que son la agricultura y la industria.

10. «[...] los economistas opinarán como gusten, pero el higienista y el médico rechazarán siempre ese poderío fabril y comercial que cuaja de números los cuadros necrológicos y engruesa considerablemente las estadísticas criminales [...]; tentaciones le vienen al filósofo de dar la razón a las fúnebres teorías de Malthus y de sir Francis d'Ivernois sobre la población. Inclinado se siente sobre todo el médico filósofo a convenir con Mr. de Morogues, y otros varios estadistas acerca de los inconvenientes de la industria manufacturera en grande escala», Pere Felip MONLAU, *¿Qué medidas higiénicas puede dictar el gobierno a favor de las clases obreras? Memoria que obtuvo el premio de una medalla de oro ofrecida acerca de esta cuestión por la Academia de Medicina y Cirugía de Barcelona en su programa de 2 de Enero de 1855*, Barcelona, 1856.

11. Responent al programa del concurs proposat per l'Academia de Medicina i Cirugía amb el títol de *¿Qué medidas higiénicas puede dictar el gobierno a favor de las clases obreras?* Aquella situació de la classe obrera industrial es contraposa en l'escrit de 1856 que ressenya, amb la pobresa «sana e independiente (aurea mediocritas) del labrador» tot i que la tendència sembla inevitable i per això «En España, ni la industria ha tomado el vuelo que en otros países menos favorecidos para poder dedicarse a la sana y pacífica agricultura, ni tenemos estadísticas o registros», però no s'escapa de la llei general i l'«úlcera» presenta el mateix caràcter, encara que tingui menys superfície.

12. En un llibre escrit per MONLAU en una data intermèdia ens tornem a trobar amb les mateixes idees. Es tracta del llibre *Elementos de higiene pública*, Barcelona, 1874.

13. «La higiene pública nos dice que para la salubridad de una ciudad no debe ésta ser muy populosa, o al menos su población ha de poder vivir con holgura y desembarazo en su recinto. "Los hombres, dijo Rousseau, no están organizados para vivir en hormigueros..."» Sobre el paper de Rousseau per a la teoria de la geografia vegeu Massimo QUAINI, *La costruzione della Geografia Umana*, Florència, 1981.

El model desitjable és clar, i també ho són les referències a la línia Rousseau-Fourier. El paral·lelisme amb Fourier queda clar en els següents paràgrafs, que desenvolupen la idea gradualista de redreçament i que han obligat a rebutjar l'utopisme d'aquell autor: «Millares de siglos se pasarán antes que se cumpla tal predicción; existen en pie grandes ciudades, y la muchedumbre se agolpará todavía por largo tiempo en su emponzoñado recinto.» Per això s'imposa el realisme i cal «reformar» (la paraula és de Monlau) la ciutat, i assenyala dos objectius: «respirar con holgura, y dar a nuestra industria el competente vuelo».

És a dir, un objectiu —el primer— és higiènic, l'altre és econòmic. Però si bé delimita molt clarament l'objectiu higiènic a través d'una anàlisi de la situació de Barcelona, de la seva evolució històrica sobre aquest aspecte i d'algunes comparacions amb altres ciutats, l'objectiu econòmic esmentat no es delimita en aquesta part del text, i només apareixerà de passada al final en concretar els avantatges de l'enderroc de les muralles i del creixement lliure de la ciutat. No es delimita si el que busquem és una justificació del creixement de les fàbriques a Barcelona. Però per a Monlau la manera de «dar a nuestra industria el competente vuelo» sembla que passi més aviat per caracteritzar la ciutat com a capital europea.

Per veure-ho, aturem-nos en la qüestió del creixement de la població. Ja al començament de la *Memoria* de Monlau, després de lloar el consistori per la seva iniciativa, es fa una descripció de l'origen de la ciutat:

El instinto de sociedad, natural en el hombre, y absolutamente indispensable para su comodidad y perfección, creó las cabañas contiguas. Estas se pusieron en fila más o menos simétrica y ajustada; a unas filas se añadieron otras filas de cabañas, y todas reunidas formaban una puebla o población. ¿Quién en aquellos dichosos tiempos, a los cuales solo podemos remontarnos con la fantasía, había de soñar en murallas? ¿Quién podía atinar en que el aislamiento, la interceptación del aire, y la forzada entrada y salida del pueblo por una mezquina puerta, fuesen condiciones ventajosas para la salud, ni para la libertad, que son los dones más preciosos que puede disfrutar el hombre en la tierra?

Més endavant continua (després de citar Capmany i Caresmar i la polèmica de l'origen de Barcelona).

En la formación de Barcelona se siguió la ley natural de todas las demás poblaciones. Es constante que todos los pueblos primitivos se instalaron junto a las grandes bahías y golfos, o en las embocaduras y márgenes de los rios. Allí donde más facilidad hay para la subsistencia y para las comunicaciones, allí por instinto levantan los hombres su vivienda. Los viajeros nos han manifestado cuan invariable es esta ley en América, en Asia, en Africa y en la Oceanía. En Europa sucede otro tanto: todas las poblaciones de alguna importancia son marítimas o se hallan en los márgenes de algún rio.

Aquest doble relat de l'origen de la ciutat i de la seva localització en un text com aquest pot sorprendre. El relat de l'origen és un element consubstancial al tractat d'arquitectura i en certa manera ho serà després a la teoria d'urbanisme, però sembla superflu en unes memòries que responen a un objectiu tan funcional i immediatista com el que havia motivat la convocatòria de l'Ajuntament i que Monlau va posar com a subtítol: *Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona y especialmente su industria de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*.

Però Monlau té la necessitat d'esbossar una teoria sobre la ciutat i el seu creixement ja que, en coherència amb altres autors com Fourier, només pot justificar el creixement de les ciutats si són capitals, i sempre com una situació transitòria. Preveient el tipus d'argumentació necessària en un futur immediat, necessita demostrar els avantatges que el creixement de Barcelona reportaria a Espanya. Per això ha de demostrar que Barcelona és l'única —o una de les poques— oportunitat que té l'Estat de disposar d'una ciutat competitiva amb les grans ciutats europees. La de Monlau és una teoria higienista, és clar, però tota teoria, a més de «científica», és a dir, recolzada en dades estadístiques, necessita, sobretot a l'època, una legitimació històrica.

A falta de certes històriques, defineix un model ideal de ciutat que situa en una època protohistòrica, una època d'innocència i felicitat i que respon als requeriments de la salut i la llibertat («que son los dones más preciosos que pueda disfrutar el hombre sobre la tierra»). La forma d'aquell model urbà ideal ens és apuntada en dir que les primeres cabanes es van posar precisament en filera («más o menos simétrica y ajustada») i que s'hi van anar «afegint» fileres successivament, sense parlar de cap jerarquia (com és el cas dels tractats que defineixen aquest creixement inicial entorn d'algun element, o parlen de les relacions pares-fills, etc.), en una estructura que devia ser igualitària («los hombres, nacidos para vivir como hermanos»). Les poblacions així construïdes (que si hem de jutjar pel que ja hem comentat no devien ser gaire grans) estaven relacionades entre elles, i gaudien de llibertat per comunicar-se i relacionar-se.

Aquesta situació ideal es trenca amb les guerres, i l'aparició de les muralles i la seva permanència per motius fiscals en temps de pau. Però en els temps moderns, continua l'autor, la majoria de poblacions han enderrocat les muralles, ja que la nova situació exigeix relacions nombroses, és a dir, comunicació. Això fa que les ciutats que són capitals creixin. No es parla de capitals però s'exemplifica amb Madrid, París i Londres.

La referència a les capitals ens sembla necessària per entendre el segon relat dels orígens, que tracta de la localització de les ciutats allà on és més fàcil avituallar-se i comunicar-se. Per això les actuals ciutats «d'alguna importància» es situen a la costa o són travessades per algun riu. Els exemples són Cadis, València, Barcelona, Marsella i Constantinoble en el primer cas, i París, Viena, Roma, Londres i Sant Petersburg en l'altre (cal suposar que Madrid no compleix el requisit, ja que el seu riu no ha estat mai una via de comunicació). Per tant és «natural» que el mont Tàber cridés l'atenció dels primers visitadors per

les bones qualitats del seu territori. Havia d'interessar, diu, a «los primitivos fundadores de la nación catalana». A partir d'aquí, l'autor esbossa el creixement i la formació dels tres recintes de muralles, als quals responsabilitza dels nou setges i bombardeigs «en regla» que ha patit la ciutat, i assegura que mai han servit de res: «Para ser valientes no necesitan los catalanes murallas. Estas en época alguna han servido para aumentar su cultura ó sus progresos en las artes útiles a la vida.»

En aquestes referències a la nació catalana o al valor dels catalans, que també s'exemplifiquen en diferents episodis, no s'ha de veure cap mena de reivindicació «provincialista». Res més lluny de les coordenades de Monlau, com es podrà veure. De moment, a més de definir el model ideal de poblament, de comprovar que aquella situació feliç va quedar estroncada per les muralles i de constatar que actualment la tendència és a alliberar les capitals de les muralles i possibilitar la seva comunicació i creixement, Monlau ha esbossat la història de Barcelona, capital dels catalans.

A continuació explica què s'ha d'entendre per Barcelona. No tan sols la ciutat emmurallada, sinó també els nuclis del pla, que sempre han existit: «Pero en épocas anteriores a la actual linea de murallas, la población de Barcelona no se debería considerar limitada al casco.» A Montjuïc, a la Ciutadella, al baluard de Tallers, a la muralla de mar (Vilanova de Roquetes), al raval de Jesús (passeig de Gràcia), hi havia nuclis que van ser enderrocats per motius militars en diverses èpoques. «De consiguiente, en tiempos anteriores a los que alcanzamos, la población de Barcelona no se reducía precisamente al ámbito que limitan los muros, sino que se extendía por sus magníficos y pintorescos afueras.»

Continua fent un repàs de la inutilitat de les muralles des del punt de vista militar i proposa avançar-se a l'ineludible enderroc, ja que «Barcelona, por su posición, clima, y demás circunstancias, es pueblo destinado a grandes creces: Barcelona rivalizará, andando el tiempo, con Paris, con Londres, con todos los grandes centros de población». Per demostrar això fa una anàlisi de la dinàmica de creixement de cases i habitants des de 1464 fins al temps en què vivia. És a partir d'aquí que Monlau emprèn l'atac de les grans ciutats com a objectiu, descriu el procés de densificació de Barcelona i accepta transitòriament el creixement de la ciutat com a pal·liatiu dels problemes higiènics, objectiu principal que ocupa la major part del document.

Un cop superats els enunciats teòrics, torna al tema de la capitalitat cultural per demostrar les potencialitats d'una ciutat higiènica i gran: «[...] notaría-se en nuestra capital un aflujo mayor de extranjeros. Estos acuden siempre a los grandes centros de población y movimiento. En Londres y en Paris, los extranjeros forman más de 1/10 de la población total [...] Entre estos extranjeros habría algunos industriales, habría algunos capitalistas [...]» La concentració d'aquests viatgers donaria per resultat «una tolerancia mayor, una suavidad de costumbres, que forma el encanto de la vida social [...]».

Per tant, el segon avantatge seria el de posar la ciutat en el circuit dels grans centres culturals, gràcies a la seva nova escala. «[...] nuestras bibliotecas, nuestros

museos y nuestros teatros se desenvolverían natural y necesariamente en una escala mayor.» Cosa que Monlau considera altament rendible per al conjunt de Catalunya perquè atrauria «un mayor aflujo de notabilidades científicas, literarias y artísticas [...]». No sólo ganaría Barcelona, sino que igualmente ganarían los pueblos de su circunscripción provincial y los del resto de Cataluña». El salt en la jerarquia urbana és en definitiva l'avantatge principal.¹⁴

Tot això és, al capdavall, una reivindicació de les millores que Barcelona necessita per acomplir el seu paper de capital catalana en condicions modernes i amb una idea clara i explícita de les economies d'aglomeració. Però Monlau no es pot limitar a això, i a continuació ha d'encarar el paper problemàtic d'aquesta capital en el context espanyol. L'articulació entre ambdós àmbits el fa tot parlant de l'increment del consum, que permetria l'augment qualitatiu i quantitatiu de la producció industrial que la nova escala de Barcelona comportaria,¹⁵ i també d'un recurs cohesionador típic dels nacionalismes. Efectivament, després de preveure l'oposició dels militars, dels recaptadors d'impostos i dels propietaris de l'interior, en un cop d'efecte demagògic, també preveu l'oposició dels estrangers («todo buen español se indignaría de que esta influencia contraria de los extranjeros pudiese ser un óbice para la realización del derribo de nuestras murallas»). A partir d'aquí, la memòria ja ho és sobre els avantatges que reportaria a Espanya. Això li permet d'encarar l'última conclusió a què porta el raonament:

Madrid no debe avergonzarse de que Barcelona llegue a aventajarle en población, extensión y riquezas: nuestras circunstancias locales nos favorecen para ser un grande centro de industria y comercio; y Madrid nunca perderá las favorables condiciones que reúne para ser córte y centro político de la Península. Desarrollese, pues, cada pueblo en el sentido a que le convida la naturaleza, y disfrute cada cual de sus especiales ventajas. La rivalidad en estos casos es absurda; y ¡ay de todos si el ensanche de Barcelona llegase a hacerse cuestión provincial!!

Per tant, i a tall de conclusió i resum d'aquest document, cal veure-hi l'intent de justificar el creixement de la ciutat, des de l'òptica higienista, cosa que obliga Monlau a aportar una idea d'estructuració territorial jerarquitzada dels nuclis de

14. Per això afegeix: «Especulaciones que ahora no ofrecen probabilidades de buen éxito, las tendrían entonces; el ardor industrial de nuestros paisanos se lanzaría a ellas, y reportaríamos todos mayores comodidades en la vida. Los omnibus, los gabinetes de lectura, las escuelas de natación, los casinos y establecimientos campestres de recreo, y otras mil creaciones que sólo pueden prosperar en grandes pueblos, aclimataríanse en Barcelona [...]»

15. Ja que el programa de l'Ajuntament obliga a concretar els avantatges per a la indústria, l'autor n'enumera tres: major extensió, major perfeccionament dels productes atès l'increment en la competència i, consegüentment, major consum interior: «Sabido es que España dista mucho de bastarse a si misma en cuanto a cubrir las necesidades que satisface la industria; y por consecuencia los productos manufacturados pueden contar con segura salida, y mucho más llevando en su abono una perfección mayor.»

població, des de les unitats bàsiques d'habitatge i producció fins a les grans capitals, fent seus certs postulats geogràfics de l'època que evoca fent referència a exploradors i viatgers estudiosos d'Amèrica, Àfrica i Oceania. Per fer aquesta operació estructuradora i geogràfica i relacionar-la amb l'objectiu higienista, Monlau (com Fourier) ha de col·locar-la en un context històric que li permeti justificar, en una teoria gradual de la història, l'aparent contradicció que representa defensar el creixement d'una gran ciutat. Creixement que en l'òptica de Monlau només es pot justificar entenent-lo com una necessitat de les capitals, és a dir, com una necessitat de la distribució de serveis i de concentració de capital i comunicació, i lluny de la producció industrial immediata.

Però això implica la capitalitat de Barcelona, cosa que provoca problemes greus en l'Espanya moderna i obliga l'autor a fer una crida contra l'enemic exterior de tots els espanyols, absolutament necessària en un document destinat a convèncer el Govern de Madrid. Tant si és per oportunisme com per convenciment de l'autor, el fet és que l'argument va tenir fortuna, com veurem en parlar de Balmes. Continuem de moment amb les paraules de Monlau:

Demostrado esto, ¿qué falta? —Que acudamos al Gobierno en solicitud de tan vital medida, poniéndole de manifiesto la necesidad de ensanche de Barcelona, y los beneficios que de ello reportaría *la ciudad y la nación en general*. [...] Y en último apuro, un medio legal nos queda todavía [...]. Este medio consiste en *migrar al campo*, abandonar el recinto amurallado, e irse estableciendo en Gracia, por ejemplo, y sus contornos. [...] Queden dentro de las murallas los que viven del presupuesto público; permanezca aquí ahogándose la Barcelona «oficial»; pero los que viven de su trabajo, profesión o industria, la Barcelona manufacturera o industriosa, puede y quiere respirar con libertad e independencia. Al campo, pues, y fundaremos, si es preciso, una NUEVA BARCELONA!

La crida a la refundació de Barcelona pot ser entesa com una de les primeres formulacions de l'Eixample com a ciutat alternativa a l'existent, idea que té una trajectòria que tindrem ocasió d'anar seguint. Les exigències que havia d'acomplir la ciutat en general i en particular Barcelona eren tan allunyades de les que podia acomplir l'esquifida ciutat emmurallada que es féu inevitable pensar en una «nova» Barcelona. Que aquesta nova ciutat hagués de ser el producte de la transformació i ampliació de la vella, o la refundació d'una de nova paral·lela a l'antiga i que a la llarga n'absorbís les funcions i la convertís en una estructura problemàtica per inservible, serà un dels fils del seguiment que farem en aquest llibre dels successius documents proposats, però el que és evident és la contraposició del que ara en diríem societat civil a la societat «oficial». Aquesta contraposició podria ser un ressò de la societat de productors de Saint-Simon; té però arrels molt més fondes en tota la Il·lustració del segle anterior, i es troba a la base de moltes de les reflexions que sobre el territori feren els «filosòfs», que constitueixen clars antecedents de la geografia i de totes les disciplines que s'interessen pel marc físic i la seva transformació, en particular l'urbanisme.

1.4. AGUSTÍ VILA I LA CIUTAT FÀBRICA

La convocatòria de l'Ajuntament de 31 de desembre de 1840 no demanava explícitament la demostració dels avantatges que reportaria a tot l'Estat l'enderroc de les muralles de Barcelona, qüestió que Monlau va considerar important de demostrar, a la vista dels esdeveniments polítics. De fet, com diu Vicens-Vives,¹⁶ «El 1840 havia semblat la llinda d'un període de felicitat», ja que el triomf progressista i el nomenament d'Espartero com a regent únic «foren considerats a Catalunya com un èxit propi».¹⁷ «Però els primers mesos de l'any següent demostraren dues coses: que el canvi de sistema polític no comportava el millorament de l'economia catalana i que la modificació del personal polític deixava l'administració en el mateix desori de sempre.»¹⁸ Aquest canvi tan ràpid explica per què l'Ajuntament no creia necessari demostrar al Govern que, de fet, considerava el seu, el paper de Barcelona i en general de la indústria en el redreçament de l'Estat, i en canvi feia seva, uns mesos després, la memòria d'una persona crítica com Monlau, signada l'agost de 1841.

Els canvis no acaben aquí, i entre aquesta data i la concessió del premi pel Ple de l'Ajuntament de 30 de setembre, s'havia creat una junta per protegir la indústria, i a l'octubre, una Junta Suprema de Vigilància que actuà en la tradició de les juntes anteriors com a govern alternatiu, i que inicià l'enderroc de la Ciutadella. A finals de l'any següent es produí l'aixecament contra Espartero, que bombardejà la ciutat (3 de desembre de 1842), i mig any després (maig-juny de 1843), l'aixecament definitiu d'una aliança dels moderats i progressistes i la formació de la Junta Suprema Provisional de la Província de Barcelona, que el 15 de juny s'instal·là a Barcelona, i que, seguint la tradició, decretà l'enderroc de les muralles, que aquest cop, però, va començar per Canaletes i Jonqueres. El 31 de juliol Espartero s'exilià; l'endemà el nou Govern, també seguint la tradició, decretà la dissolució de les juntes.

El mateix dia, es publicava un nou document d'enderroc de les muralles, per acord de la Junta, titulat també *Abajo las murallas*, però aquesta vegada el subtítol era el de *Resumen histórico de los males que ha causado a España, y a Barcelona en particular, el haberse mantenido plaza fuerte esta ciudad después de la dominación sarracena*. El seu autor era Agustí Vila¹⁹ i, segons diu a la introducció, es proposava fer un complement històric del document higienista de Monlau. Això ho fa contraposant detalladament, i amb un estil bastant enfarfat, els interessos

16. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 250.

17. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 249.

18. VICENS VIVES, *op. cit.*, p. 250.

19. En aquesta Junta també hi havia Monlau. Em sembla interessant de fer ressaltar que Antoni Rovira i Trias també en formava part. Segons Joan Bassegoda i Nonell, Miquel Garriga i Roca fou el responsable tècnic dels enderrocs que aleshores es feren. (Vegeu Joan BASSEGODA i NONELL, *L'arquitecte masnouenc Miquel Garriga i Roca*. Pregó de Festa Major. Sant Pere, 1976. Gràfiques Masnou, 1977.)

militars als civils, des de l'època dels romans. Segons Vila, la ciutat devia estar fortificada des dels inicis,²⁰ fins que amb la Il·lustració els interessos militars perden valor enfront dels civils. El més rellevant és que en el document de Vila sempre s'entenen els interessos civils com els de la producció estricta.

També en aquest cas es fa un relat dels orígens, però ara, en lloc d'explicar una època virginal de felicitat, s'estableix una dialèctica històrica entre la civilització de les lleis de l'estat centralitzat i la barbàrie de la força, fruit de l'esmicolament del poder. L'equilibri entre el poder centralitzat i fort i una certa autonomia municipal és el que ha permès, segons l'autor, les millors condicions per a la producció, evitant crisis i lluites fraticides entre catalans i castellans. El món clàssic, paradigma dels valors positius, s'enfronta al medieval, que, amb el sistema feudal, encarna un dels pitjors moments, feliçment superat amb el Renaixement, que restablí «la paz y la confianza entre los pueblos y el gobierno superior [...] y [...] encontró buenas leyes», malgrat que ho fes en detriment del poder local («La misma centralización del poder moral no podía unificarse sin desvirtuar el de los comunes»). Però l'equilibri es trencà amb les monarquies absolutes, que, per la seva capacitat destructora, en l'esquema representen el pitjor moment i produïren desastres fins a desembocar en la Il·lustració.²¹

Sembla que la Junta d'enderroc de les muralles i l'Ajuntament publiquen l'escrit de Vila —proclàssic, unitarista i d'ordre— per tal d'evitar altres lectures del de Monlau —que formava part d'aquell mateix organisme²² i fer explícita la relació entre ordre policopolicial i prosperitat econòmica, que és el que els moderats dels anys quaranta volien transmetre.

L'altre fil argumental de Vila és que la capital de Catalunya no està situada en un bon lloc militar. Per això repassa la història de Barcelona des del comte duc d'Olivares fins al bombardeig d'Espartero (que qualifica d'espanyol ingrati) de l'any anterior (novembre-desembre de 1842), per demostrar que la muralla i la sang de castellans i catalans que ha fet córrer han estat inútils. Muralla «que el

20. «Ningún escritor, por antiguo que sea, habrá hecho mención de Barcelona sin suponer la población fortificada. Debía serlo desde su origen; porqué contándola anterior a la época de la denominación romana, debía estar prevenida contra toda agresión, pues aún no se conocía el supremo poderío moral de las leyes universales» (Agustí VILA, *Abajo las murallas...*, Barcelona, 1843.) També: «Barcelona estaría armada de punto en blanco desde su infantil edad» (VILA, *op. cit.*).

21. «Tales estragos [...] aconsejaron a la diplomacia que opusiese las negociaciones al derramamiento de sangre y a las baterías de brecha, facilitando la rendición de los castillos inespugnables con un sólo golpe de pluma [...] De aquí los tratados para mantener la paz entre las naciones, que ya han reemplazado las ligas que sostuvieron el rencor de los pueblos. De aquí la Santa Alianza y los tratados mercantiles que tienden á unir por el lazo del interés positivo las naciones unas con otras, formando la gran sociedad del mundo.»

22. Ja hem dit que el mateix dia de la publicació, el nou govern moderat va decretar la dissolució de les juntes provincials. Al mes següent, el general Prim se les haurà contra la Junta de Barcelona, que no es vol dissoldre, i el 3 d'octubre, la burgesia funda la Junta d'Armament i Defensa, que és una mena de sometent contra l'altra Junta, la popular dels «jamancios». Però ho ha de fer a Gràcia ja que la ciutat està controlada per aquests darrers. Fins al 19 de novembre la ciutat no caurà en mans del Govern.

erario nacional costeó con el fruto del sudor de los españoles» i que «[...] cual otro vellocino de oro, para cuya conquista derramaron las argonautas su sangre, sólo ha servido siempre para sepultura de valientes, para empobrecer la nación, y destruir en ciernes la pujanza industrial y mercantil del Principado, atrayendo la lucha sobre su país».²³ Es qualifica Barcelona de «desventurada ciudad», «tierra de maldición», «árbol arraigado en mal terreno», per deixar entendre que la situació no tan sols és dolenta des de l'òptica militar sinó també civil, i que el creixement de la ciutat de Barcelona només es deu a la tossuderia dels seus habitants en voler refer cada cop cases i indústria.

Si Monlau es referia a Rousseau, Vila es remet als economistes liberals («Smith y Say fueron los que en el aumento de las riquezas de las naciones hallaron la gloria de los reinos»), la qual cosa no pot sorprendre si s'entén que les dues memòries del mateix nom, tot i presentar-se com a complementàries, es plantegen en certa manera com a alternatives. En efecte, si la Barcelona de Monlau havia de ser una gran capital, la de Vila ha de ser una ciutat industrial i mercantil seguint el camí emprès des que Carles III havia liberalitzat el comerç amb Amèrica, motiu al qual s'atribueix el desenvolupament industrial i la conversió en «la joya mercantil de España, la rival de la Europa industrial». En aquest cas, en lloc d'haver de fer la guerra constantment, els catalans s'haurien pogut dedicar a «reproduir la riqueza del país» a «obrir canales de transport i reg», en particular el canal d'Urgell.²⁴ L'escrit subratlla la qualitat de Monlau com a metge, i en conseqüència, desautoritza implícitament les consideracions extrahigienistes d'aquell autor.

Capital cultural enfront de ciutat de la producció: en definitiva, enfrontament de dos models que en el temps es demostraran, a parer nostre, complementaris en una feliç síntesi de contraris que només s'aconseguirà a través d'una sèrie d'episodis conflictius que són els que tractarem d'il·lustrar en els propers capítols d'aquest treball. Els punts de coincidència entre Monlau i Vila es limiten a la voluntat d'enderrocar les muralles i d'afavorir el creixement de la ciutat i a la necessitat de demostrar que això és avantatjós no tan sols per a Barcelona i Catalunya sinó també per a Espanya. El que és clar és que Monlau

23. Especialment difícil li resulta a l'autor situar la figura de Felip V en aquest esquema, que lliga la unificació al progrés, i per això ha de dir: «Pero Felipe V, al mismo tiempo que Rey no dejaba de ser hombre: quiso vengarse de la altiva ciudad con toda la bajeza de una pasión vulgar, unida a la saña poderosa de una testa coronada.» I entre arrasar la ciutat llaurant en els seus fonaments o només la seva tercera part, va optar –per humanitat– per això últim i construí l'«ominosa» Ciutadella. I l'autor, amb una hipèrbole, deplora que no hagués optat per la primera opció ja que «En otro lugar menos sujeto á tantos azares hubieran desplegado su laboriosidad [els barcelonins] y arraigada riqueza». Veiem que amb una òptica diametralment oposada a la de Monlau, també aquí es planteja la idea d'una refundació de Barcelona arreu.

24. «Mientras tales riegos de sangre se preparaban en Catalunya para bañar inertes piedras, dejaron tranquilas en su hondo cauce las caudalosas aguas del Ebro, y perecer de sed los fértiles campos del Urgel, sin existir un canal que facilite la conducción económica de los frutos del comercio interior» (VILA, *op. cit.*).

sent la necessitat suplementària d'explicar-se l'oportunitat del creixement de la ciutat i només ho pot fer, en el seu marc rousseunià, entenent-la com a capital, mentre que Vila, des de la més pura tradició smithiana, només ho pot fer com a nucli especialitzat en la producció, excloent, així, tota competència amb Madrid.

1.5. JAUME BALMES. CIUTAT CAPITAL I ORDRE PÚBLIC

Quan Jaume Balmes escriu sobre el tema de l'enderroc de les muralles, ho fa immediatament després de Vila i un parell d'anys després de Monlau, i per això el seu escrit s'ha d'entendre en relació amb aquests antecedents i amb la nova situació política creada un cop exiliat Espartero.²⁵ La coincidència amb els altres autors pel que fa a la necessitat de l'enderroc i a la manca de raons militars de les muralles és absoluta, però en canvi hi ha una sèrie de consideracions que distancien Balmes tant de Monlau com de Vila. Balmes també demostra la inadequació de les muralles i dels forts de Montjuïc, de la Ciutadella i de les Drassanes des d'un punt de vista fonamentalment policíac, la qual cosa no ha de sorprendre si es té en compte que es dirigeix a un públic conservador en un moment de grans trasbalsos d'ordre públic. Balmes, malgrat que recull gran part de les seves idees sobre la qüestió de l'enderroc de les muralles de Monlau, fins al punt que sembla que es limita a precisar i enriquir el que havia dit aquell higienista, en realitat té interès per desmarcar-se d'aquell autor. Sense entrar en l'argumentació concreta, direm només que Balmes dedica una atenció especial al tema d'ordre públic i al del perill del cop de mà militar, per arribar a la conclusió que el manteniment de les fortificacions no interessa al Govern.

L'article en què Balmes fa aquestes consideracions és el segon d'una sèrie sobre Barcelona composta de sis articles i un apèndix. El primer article es titula «Reflexiones sobre las causas de su prosperidad y refutación de algunas preocupaciones» i el dedica a explicar que Barcelona, per la seva posició topogràfica, el seu clima i la seva localització entre França, Àfrica i les Balears, com també pel seu caràcter de capital de Catalunya i la tradició laboriosa dels seus habitants, reuneix les condicions que, «a la sombra de circunstancias favorables por espacio de veinticinco años, podrían convertirla en una de las más populosas y florecientes ciudades de Europa». Les condicions de Barcelona són tals que «difícilmente se reúnen en otra ciudad del mundo».

Balmes comença els seus articles rebatent l'últim dels arguments de Vila sobre la situació topogràfica de Barcelona. Si Monlau entreveia, encara que fos com a argücia dialèctica, la possibilitat de crear una «Nova Barcelona» en un altre lloc, i si Vila considerava la situació de la ciutat com la causa de tots els seus mals, Balmes capgira aquest últim argument explicant el gran desenvolupament

25. Vegeu Jaume BALMES, *Obras de Balmes*, tom IV: *La Sociedad. Revista religiosa, política y literaria*, Barcelona, 1867.

de Barcelona, «que res no pot contenir» precisament per la seva «magnífica posición topográfica» que li fa ser la capital de Catalunya.

Balmes es proposa demostrar que el caràcter de capitalitat de Barcelona és bo per a Catalunya i per a Espanya. Per fer-ho, argumenta en negatiu en imaginar mitjans per disminuir-ne la potència en favor d'altres indrets de Catalunya, millorant-ne les comunicacions o creant-hi uns ports millors, per acabar conclouent que «de estos centros se aprovechará siempre la capital para dar más movimiento a sus fábricas, vaciar sus almacenes, atraer numerario y proporcionarse las materias que necesite».

En segon lloc rebutja la idea que les grans poblacions absorbeixen els elements de prosperitat i de riquesa de les de segon ordre fent una defensa de les economies d'aglomeració, conclouent que «Si Londres no existiese, quizá no existirían Manchester y Liverpool; así como desapareciendo Paris menguarían Lyon y otras ciudades de Francia». Si bé les capitals absorbeixen, també comuniquen i produeixen amb escreix, perquè «la asociación es un manantial fecundo de adelantos de todas clases, verificándose esta asociación en las grandes capitales en escala mucho mayor que en ciudades pequeñas». I com la producció necessita matèries primeres, coneixements («procedimientos») i mercat, resulta:

que muchísimos géneros encuentran salida que no la encontrarían en otra parte; que muchos brazos hallan ocupación que de otra suerte se verían precisados a permanecer inactivos, y que muchas atenciones se pueden cubrir con facilidad y baratura cuando a no existir capitales sería preciso renunciar a ello.

Aquest article sobre Barcelona, primer de la sèrie de sis que va escriure a *La Sociedad*, defensa el seu paper com a capital. Tot i que es refereix a la capitalitat de Catalunya, el seu primer paràgraf permet entreveure que el seu objectiu veritable és més ambiciós:

La ciudad de Barcelona es digna de llamar la atención, no sólo por la importancia que en si tiene, sino también por lo que puede influir en los destinos de España. Y cuando esto decimos estamos muy lejos de exagerar, pues que, siendo la capital del Principado la segunda población de la monarquía, si sólo atendemos al número de sus habitantes, tal vez podremos considerarla como la primera, si nos paramos en los elementos de prosperidad que en si propia entraña, elementos que, desarrollados a la sombra de circunstancias favorables por espacio de veinticinco años, podrían convertirla en una de las más populosas y florecientes de Europa.

Madrid, diu Balmes, desapareixeria sense la cort, com va passar amb Toledo. Això no passaria a Barcelona, que malgrat no tenir cort des de fa segles i haver estat abandonada per l'alta noblesa, ha seguit creixent i eixamplant-se

successivament.²⁶ No hem de creure, però, que Balmes està advocant per substituir la capitalitat de l'Estat. Aquest pas no el va donar, tot i que la conclusió lògica del seu discurs podria semblar que havia de dur-lo a proposar que Catalunya es decidís a encapçalar la regeneració d'Espanya.

El que proposa és un projecte per a Catalunya que, fugint de tot «provincialisme cec» i sense perdre de vista que els catalans també són espanyols, fomenti

cierto provincialismo legítimo, prudente, juicioso, conciliable con los grandes intereses de la nación y a propósito para salvarla [a Catalunya] de los peligros que la amenazan de la misma manera que la familia cuida de los intereses propios sin faltar a las leyes y sin perjudicar, antes favoreciendo, el bien del estado.

Així doncs, si bé Balmes aprofundeix els arguments de Monlau sobre les economies d'aglomeració, rebut la possibilitat suggerida per Monlau i per Vila de refundar Barcelona en un altre lloc, o el que és el mateix, de buscar una altra capital per a Catalunya. La idea de capitalitat cultural, que Monlau anunciava clarament, tot emfasitzant-ne les condicions de vida, en el cas de Balmes agafa més cos i, desautoritzant el «Manchester espanyol» productivista de Vila, retorna al seu enunciat original com a nucli d'intercanvi de comunicació i d'acumulació. Potser per això va creure necessari de dedicar la resta d'articles de la sèrie a qüestions socials que el desmarquessin de tot possible «provincialisme» però també de qualsevol ombra de socialisme, que sens dubte considerava l'inspirador de la tesi de Monlau.²⁷

1.6. CAPITAL I TERRITORI EN L'ECONOMIA NACIONAL

Cal subratllar el fet que autors de pensament tan heterogeni coincideixin en la idea de convertir Barcelona en una gran capital de rang europeu que competeixi amb Londres i París.

26. En un altre lloc, en l'article titulat «La suerte de Cataluña», Balmes també fa unes consideracions sobre la inadequació de Madrid com a capital d'un estat modern i desenvolupat: «Cabalmente tenemos en España un inconveniente gravísimo que influye más de lo que se cree en paralizar nuestro desarrollo y en hacer inútiles los mejores deseos. La vida de España está en las extremidades; el centro está exánime, flaco, frío [...]. Londres es digna capital de la Gran Bretaña, París de Francia; en la actividad, en la vida de que rebosan aquellas ciudades ves las indispensables condiciones de la cabeza de un gran cuerpo. En Madrid y en todos sus alrededores a larguísima distancia, nada encontráis de semejante [...] de nada sirve para fomentar la riqueza; os persuadiréis que aquél es un centro sin vida, incapaz de dar impulso y dirección al nacimiento de un gran pueblo.»

27. És particularment interessant d'anàlitzar-ne els articles 5è i 6è, titulats respectivament «Consideraciones generales sobre los efectos del desarrollo de la industria en las sociedades modernas» i «Relaciones entre fabricantes y trabajadores», en els quals Balmes, des de l'òptica pròpia del catolicisme, fa una anàlisi refinada i eclèctica d'aquestes qüestions. Balmes va dedicar una altra sèrie d'articles a rebatre les teories socialistes encarnades en la figura d'Owen, però també en Saint-Simon i Fourier.

Des de la convocatòria de l'Ajuntament, que busca arguments per explicar els avantatges que obtindria la ciutat de l'enderroc de les muralles, donant per fet que el nou govern progressista ja comprèn l'interès que la indústria té per a l'Estat, fins als escrits de Balmes que pretenen explicar al nou govern moderat la importància de la indústria i la respectabilitat dels barcelonins com a gent d'ordre, la situació ha anat canviant en el dia a dia dels tres primers anys de la dècada dels quaranta. La resposta a la situació per part de la burgesia catalana és ràpida i generalitzada i inclou tot el ventall polític liberal, que, amb els matisos corresponents, defensa la necessitat de creixement de la ciutat i la seva vocació de capital.

Tanmateix, la concepció d'una «nova Barcelona» s'engloba en un projecte per a la modernització total de l'economia catalana que també preveu, lògicament, el tipus de relacions que poden establir-se amb l'economia del conjunt de l'Estat, el qual, al seu torn, havia de modernitzar-se en el seu conjunt a través, precisament, d'aquestes relacions.²⁸

El projecte d'estructuració d'una nacionalitat espanyola passa en tots els autors esmentats per la formació d'un mercat únic, com no podia ser d'altra manera, i per tant, d'un territori productiu i ben connectat, però també per la definició d'una capital que sigui la façana d'aquesta nova nació i que com a tal s'erigeixi en senyal significant de la seva modernització; senyal que cal potenciar fins a competir amb Londres i París. L'economia política es troba a la base d'aquest projecte, i per això la referència a Smith i Say que fa Vila.

Però en aquest projecte es plantegen dos problemes (com a mínim): un relacionat amb la història o si es vol amb la dinàmica que ha de permetre aquesta modernització i que farà que els economistes autòctons –encapçalats per Jaumeandreu– s'apartin d'aquells autors, pares de l'economia clàssica, per apropar-se a la reflexió d'alguns alemanys preocupats per l'accés a la industrialització dels països *late-comers*. L'altre problema consisteix a triar la capital.

1.7. EL NOU TERRITORI DE L'INDUSTRIALISME

La proposta de Monlau i Balmes implica l'existència d'una societat civil de la qual Barcelona esdevindria capital, diferent de la societat «oficial», que continuaria pivotant a la cort. També la ciutat de Vila, limitada al paper de gran polígon industrial d'Espanya, és diferent de la ciutat tradicional. La geografia, amb tota l'ambigüitat que el terme té a l'època, es troba a la base d'aquesta qüestió, per això la referència als viatgers que ja hem vist en Monlau es repetirà al llarg dels anys quaranta i cinquanta en els escrits del mateix Monlau, de Cerdà, de Duran i Bas, de Rovira i Trias o de tants altres pensadors importants per a la nostra història.

28. Tal com diu FONTANA, *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*, Barcelona, 1988.

Economia, història i geografia; aquestes tres disciplines socials es redefiniran des dels seus enunciats generals i integrats al segle XVIII fins a la seva formalització com a ciències institucionalitzades i especialitzades a finals del XIX en un procés que a Catalunya podem seguir a través de la discussió sobre la transformació de la ciutat de Barcelona i les seves relacions amb la resta del territori.

L'urbanisme apareixerà, també, en aquest mateix període, i l'institucionalitzarà un conjunt de pràctiques i uns mètodes d'anàlisi que seran l'aplicació a un tros específic de territori de les mateixes tècniques i principis d'aquelles ciències socials. El fet que ja des de l'inici de la pràctica urbanística fos quasi impossible diferenciar entre el moment analíticodescriptiu i el moment propositiu, i prevalgués aquest últim, caracteritzarà l'urbanisme com a no-ciència i l'obligarà a manllevar constantment les aportacions d'altres teories descriptives del marc físic. Viceversa, quan aquelles ciències han volgut esdevenir operatives, han hagut de fer seves les maneres de fer de l'urbanisme. En particular ha estat així amb la geografia. Entre l'anàlisi i els mètodes d'estructuració territorial i les mateixes operacions aplicades a la ciutat no hi ha solament un canvi d'escala, sinó que hi ha una forta relació recíproca, tal com hem començat a veure, quan s'intenta definir el caràcter de la ciutat de Barcelona.

Per això la premsa liberal i industrialista del primer terç del segle XIX, com *El Vapor* o *El Propagador de la Libertad*, no sols es va fer ressò de l'actualitat política, sinó que intentà divulgar els avenços de totes aquestes disciplines, i procurà donar notícia dels principals autors europeus. Ja l'any 1836, A. de Covert-Spring, el personatge d'influències saint-simonianes, que alguns han volgut identificar amb Monlau,²⁹ escrivia a *El Propagador de la Libertad* una sèrie d'articles que pretenien ser un tractat elemental de geografia,³⁰ en què citava Malte-Brunn, Fermín Caballero i Balbi. Pel que fa a André, Hassel, «Alex. de Humboldt», «Malchus» (*sic*), Moureau de Jonnès, Gioja, Graberg de Hemso, s'hi refereix considerant-los estadistes (en el sentit de conreadors de l'estadística).

Al mateix moment que irromp —o torna a irrompre— el debat sobre l'economia nacional, també es redefineix el paper que la ciutat hi ha de tenir, s'estudien les potencialitats del territori i es posen les bases per formar els tècnics que l'han de transformar.

Capital enfront de territori productiu. Són dos fenòmens complementaris i diferenciats. La seva transformació a través de formes concretes s'adjudicarà respectivament als arquitectes i als enginyers, en un atermenament de competèn-

29. Vegeu Jordi MALUQUER DE MOTES i Anna RAMSPOTT, «Romanticisme i saint-simonisme a Catalunya en temps de la Revolució (1835-1837)», *Recerques*, núm. 6 (1976). Fontana, per la seva banda, no creu que Monlau sigui Covert-Springs i emfasitza el paper negatiu que va tenir aquest personatge en els fets de 1836.

30. Vegeu *El Propagador de la Libertad*, sota la direcció d'A. de Covert-Spring, toms 1r i 2n, Barcelona, Imprenta de I. Estivill, s. d. (però se sap que és del 1836).

cies sempre conflictiu. Als arquitectes se'ls adjudicà el territori de la representació; als enginyers, el de la producció.

A França els enginyers ja havien abandonat París a partir de 1765.³¹ En el cas espanyol els enginyers ocuparan el territori no urbà a partir de 1845, com tindrem ocasió de veure... L'Eixample de Barcelona quedarà com a lloc de l'ambigüitat pel que fa a competències. Serà també el lloc de trobada entre la geografia i l'arquitectura, que és com dir el lloc del naixement de l'urbanisme, com a d'altres ciutats que pugnen per fer-se un lloc en el nou «rànking» que és el sistema urbà de l'Europa contemporània.

Perquè la ciutat es converteixi en capital cal que de manera simultània el territori maximitzi les seves potencialitats productives: cal doncs una política d'obres públiques. Però prèviament també es necessita una nova imatge del territori i de la ciutat. A França, el 1756, ja s'havien publicat els dos primers fulls del mapa sistemàtic i geomètric de tot el seu territori, i des d'aquest moment van apareixent-ne els altres, de manera que quan la revolució nacionalitzà l'empresa de l'aixecament del mapa, aquest ja estava gairebé enllestit. El mapa de França dels Cassini (pare i fill) va permetre al país veí una política d'obres públiques que ja estava definida en els seus principals objectius en els passaports procurats als autors de l'aixecament:

lever une carte géographique générale et particulière de la France dans le dessein d'exécuter divers projets avantageux au commerce et au bien de l'Etat: rendre les rivières navigables, construire de nouveaux canaux, des ponts, des chaussées, de grands chemins et faciliter par ce biais les transports des denrées et marchandises d'une province à l'autre [...] ³²

A Espanya no trobarem cap empresa de la mida i l'ambició d'aquest aixecament del territori, com tampoc trobarem empreses com l'*Enciclopèdia* o la descripció de les arts i els oficis que els intel·lectuals i l'Estat francesos són capaços de fer al segle XVIII, però això no vol dir que els nostres intel·lectuals i professionals de començaments del XIX no les enyoressin i no entenguessin també la «interpretació de la Terra» com un dels referents essencials de les estratègies econòmiques. L'espai havia esdevingut una superfície activa i les ciutats podien drenar-ne les riqueses. Si això era així, res no impedia imaginar noves aglomeracions en aquells llocs ideals on la configuració del territori, els recursos i les infraestructures permetien de forçar l'avenir. Aglomeracions que permetessin la millor explotació del territori, en una nova colonització lligada a l'agricultura modernitzada, a l'extracció, a la indústria o a la comunicació.

Aquesta nova lectura del territori, en permetre l'aparició de ciutats especialitzades que ja no funcionaven d'acord amb la història, la sobirania i la guerra,

31. Vegeu Bruno FORTIER, «L'architecture des villes Espaces, cartes et territoires», *URBI*, núm. III (1980), p. LIII-LXIII.

32. *Ibidem*.

sinó amb l'economia política, revolucionà el sistema urbà heretat redistribuint les relacions entre centres i perifèries «per donar a les capitals un status que no havien tingut mai al cim d'una xarxa d'intercanvis molt més homogènia, al centre d'un teixit urbà de tipus modern, i per tant en vies de diferenciació [...]».³³

Si això és cert per a França, en el nostre cas s'inicia la discussió i la nova lectura del territori a partir de l'estatus de la capital, fent un procés invers al dels racionalistes francesos. A Catalunya, mancada de control sobre els aparells de l'Estat, ha de ser la burgesia de Barcelona, a través del seu ajuntament, que s'erigeixi en promotora del debat que relaciona el model econòmic de l'industrialisme amb el creixement urbà. Però, inevitablement, el debat retorna cap a les estructures de poder i al concepte de capitalitat. Això no ha d'estranyar atesa la feblesa de l'estructuració política i administrativa a l'Espanya vuitcentista. Cal recordar que, en el moment de la revolució burgesa, la sobirania de l'Estat sobre el territori català era inexistent a causa del control carlí sobre grans sectors de la muntanya, i del funcionament «juntista» de les ciutats en els moments decisius.

En canvi en l'Estat francès, centralitzat i fort, és el mateix Estat qui té necessitat d'estudiar les alternatives de creixement i ho pot plantejar amb una òptica global sobre l'explotació de tot el territori. La capital no està en discussió si no és per ajustar el seu paper al nou sistema i redefinir-ne la forma.

La transformació del territori francès s'inicia amb força i sistemàticament al segle XVIII: les salines de Chaux són un exemple paradigmàtic d'aquest nou centre de producció que explota els recursos d'aquell nou territori. Ara bé, Chaux no té límits i amb els seus edificis aïllats marca un gir en què, abandonant la forma urbana anterior, en defineix una forma nova «où il n'y a plus ni dedans ni dehors, mais bien un centre et une périphérie; une étape qui s'étend en Europe du milieu du XVIII^e siècle a la fin du XIX^e. annonçant l'ère des agglomérations illimitées».³⁴ Quinze anys abans de les salines, Caen, Rouen, Bordeus, Nantes i tantes altres ciutats ja disposaven de plans d'eixample i d'embelliment. El fenomen es generalitzava i totes les ciutats volien anticipar-se, des dels ports fins a París:

A l'intérieur d'une histoire du project, rien ne peut séparer ce déblocage des rythmes d'urbanisation des hypothèses territoriales propres au fonctionnement économique voulu par Turgot et Quesnay: *l'espace* plus que la société, l'échange et non la production (et donc le XVIII^e. bien plus que le XIX^e siècle) ont été les vrais points de départ du type moderne de la ville illimitée.³⁵

33. *Ibidem*.

34. Vegeu Bruno FORTIER (*ibidem*), que cita al seu torn Carlo AYMONINO, Giani FABBRI i Angelo VILLA, *Città Capitali del XIX^o secolo, Parigi e Vienna*, Roma, 1975.

35. *Ibidem*. Vegeu també, sobre l'evolució dels intercanvis a la fi del XVIII, Jean Claude PERROT, *Caen, naissance et développement d'une ville moderne*, París, Mouton-la Haia, 1977. O també, Guy ARBELLOT, «La grande mutation des routes de France à la fin du XVIII^e. siècle», *Annales*, maig-juny de 1973.

Si això és clar per a França, la manca d'una política territorial a l'Espanya moderna provocà que la ciutat il·limitada s'hagués de plantejar al segle XIX i dins d'un context industrialista. El projecte industrialista català havia de desbloquejar, però, el territori heretat, i mentre ho feia, mantenir l'ambigüitat d'una Barcelona «empori de la indústria» i capital d'una Catalunya que a través de les inversions en infraestructura de comunicacions (carreteres i trens), articulades amb la modernització de l'agricultura (canal d'Urgell), amb la mineria (Calaf, Sant Joan de les Abadesses), i amb la descentralització industrial (colònies industrials del Ter i del Llobregat), anés convertint-se en un territori articulat i productiu.

Si el model final podia ser clar, no ho era el procés, certament difícil i complex sense una política d'Estat que l'apadrinés. Les fonts teòriques per orientar aquest procés havien de contemplar per força aquesta complexitat: per força les elaboracions més processualistes dels alemanys havien de complementar el cartesianisme francès. En qualsevol cas la intervenció de l'Estat era necessària i el *laissez-faire* anglès no era aplicable en un país i una ciutat que havien de cremar etapes.

2. MIQUEL GARRIGA I ROCA I EL TERRITORI. MODERNITZACIÓ O MODERNITAT

2.1. ALGUNS ASPECTES DE L'ENTORN INTEL·LECTUAL DE BARCELONA ALS ANYS DE FORMACIÓ DE GARRIGA

Miquel Garriga i Roca va néixer el 14 de gener de 1808 al Masnou, aleshores terme d'Alella. Fill de paleta, va aprendre i exercí aquest ofici fins que va anar a l'Escola de Llotja de Barcelona, ja gran. Fou alumne de Cellers, Claret, Gras i Casademunt i acabà el curs 1836-1837. Revalidà el títol a l'Academia de San Fernando l'any 1838. Garriga tenia, doncs, trenta anys quan va aconseguir el títol d'arquitecte per l'Academia i era de les primeres promocions que s'havien format íntegrament a Barcelona. Era més gran que els seus companys de promoció, alguns dels quals van tenir papers destacats en l'arquitectura i l'urbanisme catalans i també van participar en política.¹

Els anys d'estudi de Garriga i els seus companys coincidiren amb els anys de la revolució liberal, amb el teló de fons de la Guerra Carlina, en els quals la intel·lectualitat catalana anà escorant des de posicions clarament liberals fins al moderantisme.

Aquests liberals, als quals Fontana defineix com a liberals utòpics, havien anat canviant, des de posicions clarament liberals el 1812, que arribaren a ser exaltades durant el bienni de 1820-1823, en què «fins i tot especulen amb idees més o menys relacionades amb el socialisme utòpic, a les pàgines d'«El Propagador de la Libertad» o d'«El Vapor»». Però entre el 1835 i el 1837 van anar canviant cap a posicionaments moderats defensius, a mesura que avançaven els esdeveniments. És típic el cas de Manuel Milà i Fontanals, que, de revolucionari romàntic, passà a posicions cada cop més conservadores, en una trajectòria que

1. Vegeu Joan BASSEGODA, *L'arquitecte masnouenc...*, i la tesi doctoral de Gloria CAMARERO. Garriga compaginà els estudis amb la pràctica de l'ofici de paleta, segons el que explica Joan Bassegoda a l'*op. cit.*

es pot considerar generalitzable dins l'Escola de Llotja, en què estudiaven Garriga i els seus companys.²

2.1.1. VOCACIÓ I ALTERNATIVES

Garriga tenia vint-i-set anys l'any 1835 i cal suposar que va viure intensament aquesta època de les bullangues. Si bé és inútil de buscar en els seus escrits posteriors una definició política, el que està fora de dubtes són el seu liberalisme i el seu esperit progressista, com també la defensa de la propietat i de l'ordre, atributs compartits per molts estudiants d'arquitectura de Barcelona als anys en què Garriga anava als darrers cursos de l'Escola de la Junta de Comerç.

En canvi Ildefons Cerdà, que va néixer el 23 de desembre de 1816, era més jove que Garriga i estudiava a Madrid des del 1835 a l'Escola de Camins, que sempre s'havia distingit pel seu liberalisme radical i que només s'havia pogut reobrir de nou després de la caiguda de Ferran VII, l'any 1834 –quan Cerdà tenia disset anys i Garriga en tenia vint-i-sis. Cerdà estava a Madrid els anys 1835, 1836 i 1837, i per tant no va viure directament les transformacions de la intel·lectualitat barcelonina. Quan l'any 1838 Garriga va anar a Madrid a revalidar el seu títol, es trobà en un moment donat amb Cerdà –que devia conèixer de l'Escola de Llotja–, que, en una carta a casa, deixà veure l'antipatia que li inspirava el nostre arquitecte. Si bé és cert que aquesta antipatia es podia deure a molts motius, no seria estrany que fos fruit de la diferent evolució ideològica d'ambdós en el transcurs dels esdeveniments polítics de l'any anterior.

Atesa l'afecció que Garriga va demostrar per les obres públiques, es podria prendre com a hipòtesi de treball la possibilitat que fos un enginyer frustrat, per motius de capacitat, llargada dels estudis o per incompatibilitat ideològica, però l'opció per seguir els estudis d'arquitectura o d'enginyers depenia d'altres consideracions. En primer lloc, la inestabilitat de l'Escola de Camins, que apareixia i desapareixia amb els escadussers períodes constitucionals, i també

2. A l'estiu de l'any 1835 els liberals de les «classes propietàries» van poder contemplar passivament l'incendi de convents, l'assassinat del general Bassa o la crema de burots, i en algun cas hi van participar. Però la crema de la fàbrica Bonaplata –acte ludista de gran ressonància– va fer prendre partit als elements moderats, que controlaren la Junta Provisional Superior Governativa del Principat, veritable govern fins a l'arribada d'un nou capità general. Els primers dies de gener de 1836 va tornar-hi a haver «bullangues», i als mesos de juliol i agost es produí un moviment revolucionari generalitzat a tot Espanya que imposà la restauració de la Constitució de Cadis. Les discussions sobre la reforma de la Constitució de 1812 van provocar la divisió, de la qual sortiren el partit demòcrata i els inicis del republicanisme, i els esdeveniments de l'any 1836 i 1837 van comportar el trencament definitiu entre els liberals pertanyents a les «classes propietàries» i el poble. El personatge que s'amaga sota el pseudònim de Covert-Spring, redactor d'*El Vapor*, és potser un dels que canvià més espectacularment: en els fets de 1836-1837 esdevindria un dels enemics més fervents de la revolució.

l'inconvenient d'haver d'anar a Madrid durant una colla d'anys a estudiar quan a Barcelona podia treballar i estudiar alhora.

Si més no resultaria absurd de considerar que l'estudiant que, en lloc d'anar a Madrid a estudiar per enginyer, es quedà a Barcelona i convalidà després el títol d'arquitecte fos sospitós de defensar l'Estatut Reial. Pel que fa a la seva capacitat, no va ser fins que s'instaurà per Bravo Murillo l'Escola Preparatòria Comú que l'opció d'enginyers exigís unes majors qualificacions, i per tant aquesta tampoc era una qüestió que pogués afectar els possibles estudiants dels anys 1835 o 1836.

La lluita corporativa entre arquitectes i enginyers al segle XIX apareixerà més endavant. De moment interessa més d'intentar entendre el marge de possibilitats que Garriga tenia i el context intel·lectual en què es va moure la seva formació com a arquitecte interessat en la ciutat i les obres públiques.

2.1.2. LA PRÀCTICA DELS ARQUITECTES

Segui com sigui, en el període que ara analitzem, els arquitectes tenien uns altres contricants pel que fa a competències en el món de la construcció: els mestres d'obres i els enginyers militars. Ambdós eren els estaments tradicionalment facultats en aquest camp i des que el 1757 aparegué la figura de l'arquitecte titulat per l'Academia San Fernando, s'inicià la lluita amb els nous professionals, lluita que fou llarga principalment a causa de l'arrelament dels primers i al seu sistema gremial, però també a causa de la necessitat de reconstrucció del país després de la Guerra del Francès, que obligà a la reinstitucionalització dels mestres d'obra en una data tan avançada com el 1817, si bé provisionalment i com a estament mitjà entre els arquitectes i els paletes.

Tres figures tipifiquen els diferents grups. Antoni Cellers (o Cellès) i Azcona, arquitecte titulat i professor de l'Escola de Llotja, que fou el capdavanter en aquesta lluita contra els mestres d'obres; Josep Màs i Vila, responentant conspicu d'aquests, que s'enfrontà amb Cellers fins que l'any 1832 li fou homologat el títol d'arquitecte; i Josep Massanès, enginyer militar que també acabà convalidant i obtenint el títol d'arquitecte. A Barcelona ciutat, la polèmica entre arquitectes titulats i mestres d'obres es pot considerar tancada l'any 1835. Molts anys després revifarà amb motiu del parc de la Ciutadella, però en altres circumstàncies i per altres motius.

Les reials cèdules de juny i setembre de 1828 deixaven clar en l'àmbit legal el dret exclusiu dels arquitectes respecte als mestres d'obres, i aclarien les diferents competències amb els enginyers militars. A la pràctica, però, el procés fins a l'acceptació d'aquelles disposicions va portar un cert temps, que en les ciutats menors de Catalunya s'allargà molt més que a Barcelona per raons evidents de manca de titulats i del cost superior dels seus serveis respecte al dels mestres d'obres.

El tema en discussió, a part de reconeixements legals, és el d'una figura de professional liberal, l'arquitecte, enfront d'un membre d'una corporació gremial, el mestre d'obres, que per tant representa els privilegis de l'Antic Règim enfront

del nou sistema liberal d'accés a una cultura emparada per l'Estat i amb un contingut científic i il·lustrat que superi el llarg aprenentatge subordinat i casuístic.

Això no va comportar, com podria pensar-se, que hi hagués un debat arquitectònic de fons típic del neoclassicisme. Els mestres d'obres de Barcelona eren, en aquesta època, tan neoclàssics com Cellers mateix i la discussió només aparegué amb l'arquitecte italià establert a Barcelona Antonio Ginesi, que va introduir elements egipcis en la seva obra del cementiri del Poblenou i que no va arribar a crear escola a Barcelona. L'obra del Portal de Mar de Josep Massanés planteja també qüestions d'aquest ordre.

El cert és que fins als anys quaranta la dinàmica de la construcció a Barcelona va estar molt alentida entre altres coses a causa de la Guerra Carlina, cosa que va fer que les lluites entre professionals fossin més per qüestions de prestigi i conseqüents encàrrecs que per motius de fons.

2.1.3. L'ESCOLA DE LLOTJA I L'ENSENYAMENT DE L'ARQUITECTURA

Pel que fa als tipus d'ensenyament que Garriga i els seus companys van rebre a les classes de Llotja, convé diferenciar aquells d'específicament arquitectònics d'aquells que es podria anomenar de context, que, com veurem, són absolutament coherents. La promoció de Garriga s'ha de considerar tant pupíl·la de Casademunt com de Cellers, la qual cosa no deixa de tenir importància ja que els dos mestres van representar sistemes molt diferents d'ensenyament de l'arquitectura. Josep M. Muntaner, que ha estudiat el tema en una documentada tesi, ha subratllat les diferències³ entre la figura de professor acadèmic setcentista que representa Cellers i el nou tipus de professor encarnat per Casademunt. Mentre el primer es remetia a l'autoritat inqüestionable dels tractadistes clàssics –sobretot Vitruvi, Alberti, Palladio i Vignola– i evitava les referències a Laugier, Milizia o Durand, el llibre bàsic de Casademunt va ser el Rondelet (*Traité théorique et pratique de l'Art de Batir*).

Cellers actuà com a representant de l'Acadèmia de San Fernando, lluità contra els gremis i defensà com a més operatiu –adduint el baix nivell dels seus alumnes– un esquema d'ensenyament acadèmic, asistemàtic i poc tècnic, típic del segle XVIII. Totes aquestes raons el portaren a enfrontar-se amb la direcció de la Junta de Comerç, patrocinadora de les classes de Llotja, que «hauria volgut propagar un ensenyament ja més modern, científic, crític i utilitarista».⁴

3. Vegeu la tesi doctoral de J. M. MONTANER i MARTORELL, *Anàlisi del procés de transformació del còs de coneixements arquitectònics a Catalunya, en el període 1714 a 1859*, setembre de 1983. Especialment la part III: «La creació de la classe d'arquitectura de Llotja i les diverses concepcions del Neoclassicisme a Catalunya (1815-1835)»; part IV.1: «La classe d'Arquitectura de Llotja sota la direcció de Josep Casademunt»; part IV.2: «El perfeccionament del dibuix entre els arquitectes i mestres gremials, arrel de la docència de Celles»; i part IV.3: «Les primeres idees i obres de la generació d'arquitectes deixebles de Celles: divisió del treball i especialitzacions».

4. MONTANER, *op. cit.*, p. 1237 i 1238, que corresponen a la part III.1.7: «Aspectes claus de la classe d'Arquitectura de Celles».

Amb Casademunt tot això canvià, de manera que de 1835 a 1850 els seus alumnes seguien uns estudis molt més alineats amb les expectatives que la Junta de Comerç els havia assignat⁵ en introduir a fons les novetats tècniques i lingüístiques de l'arquitectura contemporània.⁶

Casademunt va separar clarament els ensenyaments artístics (aprenentatge individual, còpia i composició d'edificis) de les matèries científiques (estudi de terrenys, materials, estereotomia de certs materials i estudi de fàbriques), superant d'aquesta manera l'ensenyament acadèmic de Cellers, basat en la còpia d'edificis clàssics.

El tipus d'exercici proposat a les classes responia perfectament a un programa de modernització de la ciutat com el d'una presó moderna resolta en planta radial derivada del model de panòptic, o el d'una façana principal de duana marítima per a una capital de província o el d'un saló de ball també per a capital de província.⁷ Ens sembla especialment rellevant el fet que Casademunt fos l'introduïdor del sistema de Monge a Catalunya iniciant l'ús de l'aixecament topogràfic del relleu en termes objectivables i científics, bàsic per al naixement de la disciplina urbanística i del qual farien mèrit Cerdà i sobretot Garriga i Roca anys després. Aquest últim, mentre era estudiant, va participar en l'aixecament que Casademunt va fer, per encàrrec de la Junta de Comerç, del convent de Santa Caterina, enderrocat el 1835 (es va publicar el 1886), que és una mostra de la revaloració que el gòtic va tenir en aquesta època de desamortitzacions i cremes de convents a Barcelona.

Montaner ha insistit que, malgrat la continuïtat de les idees i patrons clàssics i acadèmics, els aspectes introduïts durant les dècades centrals del segle XIX tenen un caràcter progressista respecte a plantejaments anteriors pel que fa a l'enriquiment compositiu i lingüístic de l'eclecticisme, a la posada en pràctica massiva dels instruments de reforma urbana, dels nous materials i tecnologies.

5. «De la mateixa manera que Celles va aplicar de 1815 a 1835, amb uns decennis de retard, el tipus d'ensenyament acadèmic que s'impartia en les darreres dècades del segle XVIII, Casademunt va aplicar reformes que obeïen a les transformacions a nivell general que en matèria d'ensenyament de l'arquitectura s'introduïren des de principis del segle XIX arreu d'Europa.»

»[Així] els canvis que s'aniran introduint a Madrid en aquest segon quart de segle XIX, d'anar potenciant l'historicisme i de fer de la carrera d'arquitectura una carrera científica, seran canvis que Casademunt també anirà introduint.» MONTANER, *op. cit.*, p. 1527 i 1528.

6. Les reformes de Casademunt es poden resumir en dos aspectes: «[...] la introducció d'una visió essencialment tècnica i científica de l'arquitectura, a partir, sobretot del coneixement detallat de la tradició francesa de l'estereotomia, de la nova disciplina de la geometria descriptiva; i la difusió d'un llenguatge historicista i eclèctic. A més d'això, l'ensenyament es sistematitzarà més i serà més sensible a la introducció de nous temes tipològics, com per exemple grans ponts.» MONTANER, *op. cit.*, p. 1528.

7. El 1837 Garriga va guanyar el premi d'arquitectura amb una «Casa de camp d'esbarjo per a un cavaller hisendat». J. O. Mestres i Francesc Daniel i Molina van guanyar el premi de composició amb un projecte d'una biblioteca pública. El palmarès sens dubte més brillant entre els companys de Garriga fou el de J. O. Mestres, del qual ens han arribat molts dels seus treballs d'escola i que va ser motiu, uns anys després, de l'enemistat declarada de Garriga i Roca i altres companys arran de la seva decisió de firmar un projecte de façana per al Liceu en contra de Garriga, que n'era el director de les obres.

Pel que fa a nosaltres, direm que l'arquitectura de la promoció de Garriga, Rovira, Molina, Mestres, etc., és abans que res una arquitectura urbana fruit de la reflexió sobre les exigències del procés de transformació de la ciutat del vuit-cents, que fou el centre de les seves preocupacions i de la seva pràctica professional.

2.1.4. LA IDEA DE CIUTAT

El neoclassicisme que Garriga i els seus companys van aprendre a les classes de Llotja havia produït ja una reflexió molt notable sobre la ciutat. Un llibre que sabem que corria entre els estudiants d'arquitectura⁸ era el *Principi* de Milizia, que quan parla «Della Comodità» mostra que el control de la ciutat ja no es pot produir per mitjans arquitectònics. Milizia manllevava de Laugier l'analogia de la ciutat amb un bosc, per indicar la naturalesa caòtica i antiprojectiva de la ciutat moderna i la impossibilitat de reduir-la a un esquema formal que la faci comprensible a l'espectador. La bellesa de la ciutat només es pot trobar en els seus fragments impossibles d'integrar en una globalitat, i el seu control haurà d'obeir una normativa vàlida per a tots, que assegurí l'adient equilibri entre llibertat i construcció, un pla que serà l'expressió d'unes finalitats ètiques i productives i ja no d'unes intencions estètiques. Cada edifici serà una individualitat, expressió d'una funció organitzativa o productiva concreta d'aquest tot caòtic que és la ciutat. El pla consistirà a determinar quines són les funcions dels edificis que componen la ciutat i definir-ne la localització relativa que els permeti d'acomplir el servei a què estan destinats.⁹

Milizia classifica els edificis en públics —que són els principals— i privats; posteriorment n'estudia la situació a la ciutat i, per fi, la forma i distribució de cada un d'ells. Segons Milizia «[...] la mayor comodidad pública requiere que estos edificios (de utilidad pública) estén situados no muy lejos del centro de la ciudad, y distribuidos en torno a una gran plaza común».¹⁰ La idea de ciutat de Milizia no es pot separar de l'arquitectura dels seus edificis, que al seu torn tenen una funció urbana precisa. La seva relació recíproca pot organitzar l'esquema general —en substitució d'una forma arquitectònica de conjunt—, i d'entre els possibles esquemes preval el de la «gran plaça» central.

Un altre autor ben conegut pels estudiants de Llotja, J.N.L. Durand, va dedicar la tercera part del seu *Précis des leçons d'Architecture données à l'École*

8. Vegeu el que diu Pere HEREU i PAYET a *Vers una arquitectura nacional*, Edicions de la UPC, 1987, que ha fet la biografia d'Elies Rogent, que al seu torn considerava Milizia com el seu autor preferit. Hereu fa veure que aquesta predilecció no és estranya i que «A Espanya i a d'altres països amb semblants condicions d'endarreriment econòmic i cultural, Milizia segueix essent, més enllà del primer terç del segle XIX, un autor revulsiu i quasi revolucionari» (op. cit., p. 24).

9. Vegeu M. TAFURI, *De la Vanguardia a la Metropoli*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili S.A., 1972, p. 17 i s. Vegeu també Pere Hereu, op. cit., p. 32 i 33.

10. Vegeu Aldo ROSSI, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona, 1971, p. 80.

Royale Polytechnique a l'examen dels principals tipus d'edificis, i en destinà la primera secció als accessos, entrades, carrers, ponts i places públiques, que considerava les parts principals de les ciutats. Aquí també ens tornem a trobar amb la idea d'una ciutat composta per edificis: «Al igual que los muros, las columnas, etc., son los elementos de que se componen los edificios, éstos son los elementos de que se componen las ciudades.»¹¹ Durand no diu res sobre la disposició general de les ciutats, que considera variable per raó de mil circumstàncies diferents, perquè rarament es té l'oportunitat d'edificar ciutats senceres i perquè tenen els mateixos principis de composició que els edificis, principal objecte d'atenció del seu llibre. Ara bé, és en considerar-ne les parts quan Durand deixa veure de quina ciutat està parlant, sobretot quan fa referència als carrers, que voldria ben alineats i ortogonals –per motius de circulació i higiene–, vorejats de pòrtics disposats uniformement –per comoditat– i de cases diferents d'acord amb l'estat i la fortuna dels seus habitants: «una ciudad así ofrecería el espectáculo más encantador y más teatral».

Pel que fa a les places, Durand diu que «Al igual que la decoración arquitectónica de las calles resulta de los pórticos y de los diversos edificios privados que las bordean, la de las plazas públicas resulta de los pórticos y de los diversos edificios públicos que las rodean. Las magníficas plazas de la antigüedad serían la prueba, si todavía existieran». Però a falta de fòrums clàssics en funcionament, l'autor s'ha de remetre a les descripcions dels antics, que, malgrat la seva vaguetat, «ens fan sentir» emocions «delicioses i sublimes», mentre que la possible descripció de la plaça Vendôme, paradigma de la bellesa moderna en la matèria, deixa «sequedat en l'ànima», malgrat la seva precisió. El motiu d'aquesta diferència es deu, segons l'autor, «A que en este último caso sólo se trata de decoración y en el otro se trata de la disposición de objetos del máximo interés y de la mayor importancia».¹² La plaça Vendôme, que és una plaça ben decorada i regular, no té, però, els atributs necessaris per ser una plaça, i només és un teló de fons per a l'estàtua del rei. Gairebé només es tracta d'uns eixamplaments de carrers, una cruïlla on els edificis, que són privats, no tenen la varietat que en canvi dóna caràcter als carrers. Queda aquí clar el que diem de Milizia sobre la importància i finalitat dels edificis, que ara no es limiten a expressar l'organització de la ciutat sinó que, a més a més, han de permetre a la plaça de ser sublim. Per demostrar que la «introducció d'una imatge decorativa» en lloc d'una «decoració real» és la responsable de la diferència, fa una crítica de la plaça de la Concordia, erigida a Lluís XV, que comença com segueix:

La ciudad de París expresó el deseo de erigir una estatua a Luis XV. Era costumbre hacer una plaza para cada estatua. La ciudad de París al darse

11. Vegeu J.N.L. DURAND, *Précis des leçons d'Architecture données à l'Ecole Royal Polytechnique...*, París, 1802-1805. (Traducció amb un pròleg de J.R. Moneo, feta per Manuel Blanco, Alfonso Magoz i Javier Giri, Ediciones Pronaos, 1981. La citació correspon a la p. 119 d'aquesta edició.)

12. DURAND, *op. cit.*, p. 124.

cuenta de que si levantaba más estatuas no sería pronto más que ella misma una plaza, juzgó muy prudentemente que había que empezar a relegarlas fuera de su recinto.¹³

Aquesta reflexió entorn de la localització de les possibles places erigides a Lluís XV relacionades amb la forma de la ciutat, Durand la va treure sens dubte de Pierre Patte, que el 1765 havia escrit un llibre titulat *Monuments élevés à la gloire de Louis XV* on publicà un plànol de París en què localitzava totes les places proposades en el concurs per al monument a Lluís XV. En resultava una ciutat nova sobre la traça del vell París.¹⁴ No hi ha constància sobre si Garriga i els seus companys van tenir accés als llibres d'aquest autor, però tampoc no hi pot haver dubte que van ser influenciats per les seves idees ja que es trobaven a l'origen de la reflexió neoclàssica sobre la ciutat, de la qual Milizia i Durand donaven el que ja era el resum sintètic. De fet, els projectes de Garriga per a Barcelona, i especialment el de reforma de la ciutat antiga, resultarien ésser molt similars al conjunt de propostes reunides en el plànol de Patte.

Milizia i Durand no es van limitar tanmateix a sintetitzar aquella reflexió, perquè ho van fer tot reequilibrant la primacia que Patte atorgava a la comoditat en detriment de la bellesa. Aquest autor havia representat un esforç racionalitzador cabdal¹⁵ en donar una sèrie de regles per millorar la comoditat dels ciutadans enfront de la magnificència del príncep. Però contra el que es podia preveure, no considera necessari que el traçat de la ciutat sigui en malla rectangular «com a la Xina o al Japó», sinó que el necessari és que la comunicació sigui fàcil i clara entre els diferents barris i del centre a la perifèria, i també tractar d'evitar la monotonia i l'excessiva uniformitat en la distribució del pla de la ciutat, potenciant la varietat i el contrast de les formes per diferenciar els barris entre si. Enfront de la teatralitat del poder, Patte proposa el pintoresquisme: «El viatger ha d'anar descobrint a poc a poc l'espectacle i la barreja agradable de places d'edificis públics i de cases privades.» El racionalisme de Patte és un funcionalisme que no renuncia als valors de la representació: la funció de la ciutat també és la d'exposar al viatger la comoditat i el benestar dels seus habitants. Els llocs per situar els monuments són molt variables –al costat dels rius, a l'extrem de la ciutat, al centre o repartits en els barris–, però sempre estan d'acord amb el seu destí, que depèn de

13. *Ibidem*.

14. Vegeu, per exemple, Paolo SICCA, *Storia dell'urbanistica. Il Settecento*, Roma, 1979, p. 59-61.

15. Per poder-lo dur a terme, ha d'alterar l'estructura típica dels tractats d'arquitectura –tal com ha assenyalat Choay– fent un reduccionisme operacional consistent a donar a les seves memòries una estructura «en mirall» que contraposa el vici a la virtut en una oposició «organisé par une structure en miroir que souligne l'emploi de la terminologie critique et éthique de l'utopie, déjà contrapointée par celle de la médecine». Per F. Choay, el terme *utopia* es refereix aquí a l'estructura del text i no al contingut, i no s'ha de confondre amb les idees dels socialistes utòpics, que han merescut l'atenció d'aquella autora. A més: «ce pendant la critique de Patte concerne des espaces et non la société qui les utilise». Vegeu Françoise CHOAY, *La règle et le modèle*, París, 1980, p. 266.

l'ús, de la comoditat o del desig de la població i de les seves necessitats de connexió. La decoració de la ciutat exigeix també que cada edifici es tracti segons aquell seu destí, com succeïa a les antigues ciutats gregues, on les cases particulars tenien una senzillesa que els impedia de tenir columnes, que es reservaven per als palaus, temples i edificis públics. Patte conclou dient que «le beau essentiel [de l'architecture] consiste principalement dans la régularité, la proportion et l'ordre». I és que en definitiva l'objecte principal de la seva atenció és l'harmonia de la ciutat. En el tractat de Patte es poden trobar perfectament enunciats tots els temes importants que seran tractats pels manuals d'urbanisme modern.¹⁶

D'una imatge de la ciutat com a bosc amb clarianes formalitzades emprada per Laugier en el seu *Traité*, a través de les prescripcions normatives i pintoresquistes de les *Memoires* i del plànol dels *Monuments élevés...* de Patte es retroba, amb els *Principi* de Milizia, la ciutat radiocèntrica dels entorns dels monuments civils, que Durand, en el seu *Précis*, voldrà sublim com la dels antics. El problema és que ara la ciutat ja no és la de fundació dels antics.

Al París del tombant de segle que lluita desesperadament per controlar els seus límits, Durand emfasitza el paper d'estructuració del creixement urbà de la nova plaça, i per aquests motius aprova el fet de situar-la als afores immediats. La ironia de la frase «La ciudad de París al darse cuenta de que si levantaba más estatuas no sería pronto más que ella misma una plaza» és significativa de la crítica de Durand a aixecar places exclusivament de celebració i de situar-les al centre.

En lloc de parlar de la reestructuració de la ciutat vella, com havia fet Patte, prefereix parlar de la ciutat en creixement. No en va els anys que han passat són els anys en què totes les principals ciutats franceses han vist planificar aquest creixement precisament a través de la creació de noves places de gran significació. París ja té prou places al seu interior, diu si fa no fa l'autor, i segurament el que ara necessita és comunicar-les entre si amb carrers alineats, com els dibuixats al plànol de Patte. A partir d'ara el carrer i la seva alineació seran els elements de reestructuració. La nova plaça pública, amb els monuments de la nova ciutat civil, s'ha de situar com a xarnera entre la ciutat i el creixement.

Si Durand es remet a les places de París, Milizia devia tenir *in mente* l'actuació de Memmo al Prà della Valle a Pàdua¹⁷ feta en el període en què aquest deixeble de Lodoli fou *Provveditore* de la ciutat. Joseph Rykwert ha explicat que¹⁸

16. Els dos primers apartats del capítol primer de les memòries de Patte parlen de la distribució de la ciutat i hi hem pogut copsar aquesta visió de la ciutat com a arquitectura significant indestruïble de la idea de funcionalitat present en tot autor del segle XVIII. Els dos articles següents es dediquen a donar fórmules sobre la disposició dels carrers (voreres, pòrtics, paviments, tendals, etc.) i les facilitats de neteja (fonts, conduccions d'aigua, clavegueres); els darrers, sobre seguretat i economia (utilitat de les bòviles prop d'una ciutat [article sisè] i manera de construir les cases per evitar els incendis [article setè]).

17. MILIZIA fa un comentari d'aquesta operació a la p. 393 de les seves *Memorie degli Architetti Antichi e Moderni*, Parma, 1781, que J. Rykwert qualifica de cínic (vegeu RYKWERT, *Los primeros modernos*, Barcelona, Ed. G. Gili, 1982, p. 436, nota 122).

18. RYKWERT, *op. cit.*, p. 237-239.

la Piazza y su ordenación provocaron grandes controversias tanto en Padua como en Venecia, pero en general los ciudadanos de Padua reconocían que era un éxito. Se trasladaron allí las ferias e incluso aumentaron. Con un fervor casi fisiocrático, Memmo vio como aumentaban rápidamente las recaudaciones del mercado y los intercambios de productos. Pero el Prato no era sólo el campo de una feria. Desde la Antigüedad se había utilizado para espectáculos y anualmente se celebraba allí una carrera de caballos sin jinete. Por ello, el Prato se convirtió en lo más parecido a un foro antiguo, aunque naturalmente en los términos propios del siglo XVIII. Desgraciadamente los detalles y acabados de Cerato y Danieletti eran tan mediocres como las esculturas. El Prato nos interesa hoy como plasmación práctica de las ideas de Lodoli sobre la función social del edificio público, más que como encarnación valiosa de sus teorías arquitectónicas.

És precisament aquesta idea de funció social de l'edifici públic i de la plaça –que no és altra cosa que l'edifici públic per excel·lència– el que Lodoli llegarà a través de Memmo o Algarotti a Milizia i també a Durand.

El Prà della Valle era un gran espai obert aproximadament triangular, i el que Memmo va fer-hi fer va ser un oval en forma d'amfiteatre romà. Hi havia una anella exterior amb vegetació i pavimentada, i a dins, una anella de canals que rodejaven una illa ovalada en la qual es construí una columnata (que ha desaparegut); finalment, el conjunt es va adornar amb estàtues de prohoms.

La plaça de la Concòrdia a París era rectangular però també fou organitzada per Gabriel com una illa, tal com explicava Durand en el seu *Précis*, que va criticar aquesta opció i proposava com a alternativa la d'envoltar el recinte amb pòrtics:¹⁹

Si [Gabriel] se hubiera dado cuenta de que esta plaza estaba situada entre dos paseos muy frecuentados [...], de que, con frecuencia, una plaza pública es el teatro de las fiestas más brillantes y de las ceremonias más pomposas; de que, en consecuencia se debería haber rodeado ésta de amplios pòrticos que, en caso de mal tiempo, hubieran ofrecido un paseo cubierto y en tiempo de fiestas sitios cómodos para todo el pueblo; de que para refrescar el aire se hubieran colocado abundantes fuentes, etc. ¡Qué magnífico espectáculo hubiera perfilado esta plaza cuyos inmensos pòrticos se hubieran perfilado bien sobre los árboles, bien sobre el río o bien sobre los edificios públicos levantados del lado de la ciudad!

Aquesta plaça, segons Durand tan còmoda i ostentosa, hauria estat digna rival de les aixecades pels grecs i els romans i hauria resultat més barata que la construïda.

19. «El arquitecto no menos consecuente que la ciudad, pensando que una plaza pública situada en el campo no debía tener tanta magnificencia, ni costar tanto como las que había en la ciudad, consideró que era conveniente levantar los edificios sólo en un lado. En verdad, esta disposición no formaba una plaza, pero pronto encontró la manera de formar una. Abrió fosos anchos y profundos con lo que rodeó un gran espacio de terreno.» DURAND, *op. cit.*, p. 124.

Si a París la plaça de la Concòrdia era una plaça més, i amb el seu disseny s'havia perdut l'ocasió de superar la finalitat de les places *royales* anteriors, que només eren l'escenari de l'estàtua del rei i localització de l'habitatge cortesà, en canvi hi ha una altra plaça paradigmàtica del que podia ser l'aportació dels autors que hem comentat: el projecte no realitzat del Fòro Bonaparte a Milà d'Antolini, interessant per molts motius en el context d'aquest treball. Plaça pública per excel·lència, pretenia concentrar en el seu si la idea de fòrum clàssic agrupant les diferents funcions cíviques i direccionals d'una nova ciutat (nova en el doble sentit de nova creació i de ciutat del nou ordre),²⁰ sobre els terrenys de la ciutadella existent. En un principi es pensava enderrocar també el castell Sforza però Napoleó limità els enderroc a les muralles exteriors, mentre el castell passava a ser propietat del poble.²¹

El projecte d'Antolini preveia una enorme plaça circular envoltant el castell, que quedava delimitada per una anella d'edificis. En ella s'inclouen tots els equipaments civils de la cultura «laica» típica del segle XVIII, que constitueix un inventari quasi complet de les categories definides en els tractats: museus, termes, borsa, duana, teatre, aules i tribunes per a assemblees, vuit edificis d'ensenyament públic, magatzems, etc. Envoltant el Fòro, hi havia un canal navegable connectat amb la xarxa fluvial territorial. El castell es renovaria i reutilitzaria com a residència del governador.

Con questo progetto grandioso, degno di una nova capitale italiana, in cui si attua una rivoluzione urbana di schietta atmosfera repubblicana, l'Antolini si qualifica come il più convinto interprete in Italia di quella architettura radicale e giacobina che soprattutto in Francia aveva avuto le sue manifestazioni piu originali (e il recordo delle Salines di Ledoux è certo presente a la sua mente). Ma anche nei confronti dei progetti francesi, il Foro Bonaparte antoliniano è interessante come il solo intervento concretamente riferito a una città esistente che cerca di farsi interprete della scala urbana di una precisa ideologia politica: tutto ciò accentua il valore, nel piano antoliniano, della contrapposizione della città nuova all'antica, dalla quale nasce come gemmazione e alla quale non si salda ma piuttosto si oppone, come si oppone profondamente alla compattezza e alla minuta articolazione della città medievale l'immagine unitaria del nuovo Foro.²²

El Fòro Bonaparte és, doncs, la representació de la ciutat del nou ordre, i d'una nova capitalitat, però també conté en ell mateix una nova idea de ciutat que contraposa a l'antiga, i per tant, la d'una ciutat alternativa. No són sinó les mateixes qüestions sobre les quals, com hem vist, debatien Monlau, Vila i Balmes.

20. En aquest sentit, el nom de Bonaparte a la Itàlia napoleònica és significatiu però també en el d'una ciutat que s'ha designat com a capital d'un nou estat, la República Cisalpina dins l'Imperi napoleònic, que, després del tractat de Lunéville del 1801, es convertirà en la «Seconda Cisalpina» fins a esdevenir, el 1804, el Regne d'Itàlia, nucli de la unificació d'aquella península.

21. Segons Paolo SICCA, *op. cit.*, p. 314.

22. *Ibidem*.

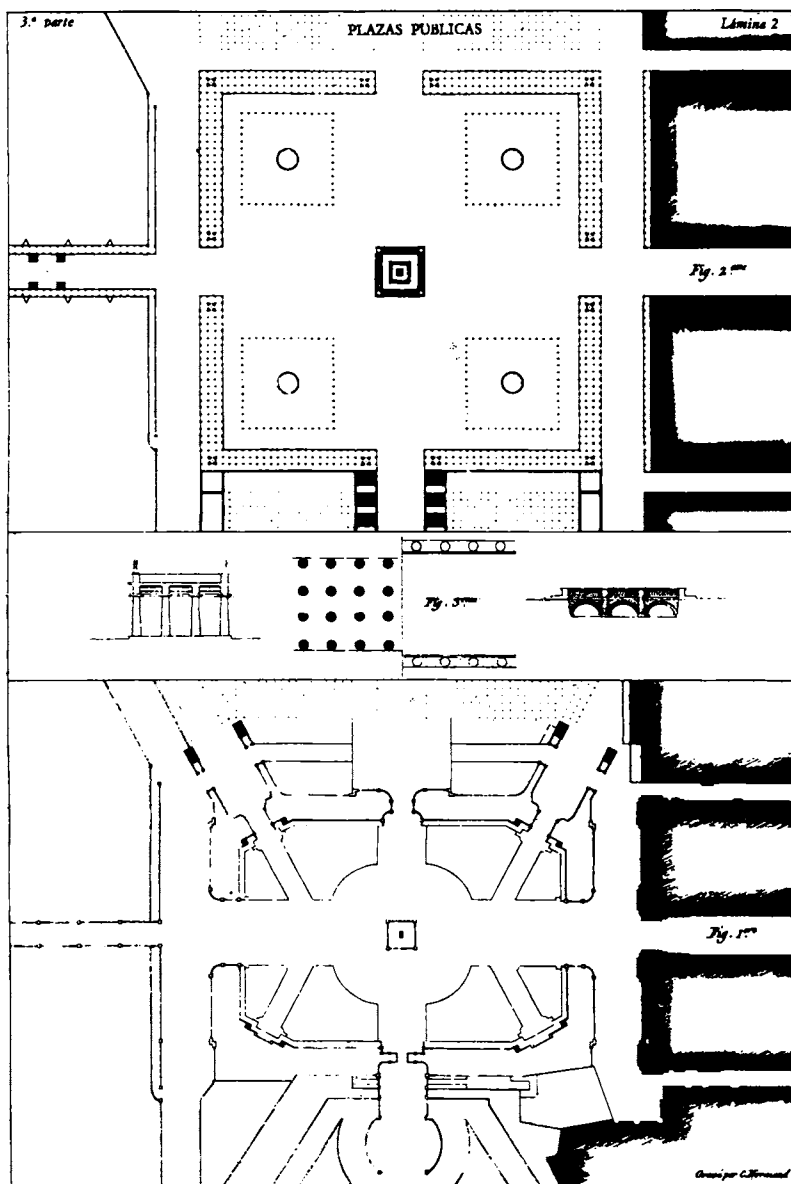


FIGURA 1. J. N. L. Durand, *Précis des leçons d'Architecture données à l'École Royale Polytechnique*, Paris, 1817, làmina 2. A baix: solució construïda de la plaça de la Concòrdia. A dalt: alternativa de Durand.

La localització de l'antic castell Sforza provocà a la ciutat de Milà una concavitat en el teixit urbà emmurallat molt semblant a la formada al capdamunt de la Rambla de Barcelona entre els baluards d'Ostallers i de l'Àngel. Sembla doncs bastant raonable referir la idea del que serà després la plaça de Catalunya al Fòro Bonaparte, però ho és igualment relacionar-la amb altres exemples coetanis i, fins i tot, anteriors: és el cas del Chateau Trompette i de la subsegüent plaça Ludovique de Bordeus; i, en definitiva, amb qualsevol de les altres que tenen una referència molt immediata amb els tractas de Patte, Milizia i Durand, i que, per tant, componien la cultura arquitectònica de l'època i que els estudiants de Llotja feren seus.

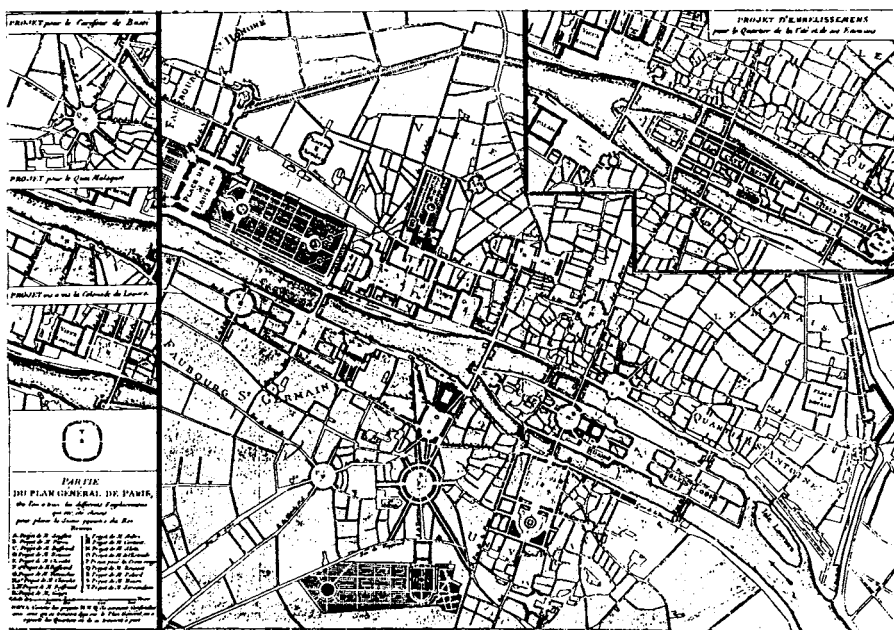


FIGURA 2. Plànol de Pierre Patte amb els projectes presentats al concurs de 1749 per a la plaça de Lluís XV.

2.1.5. L'ECONOMIA A L'ESCOLA DE LLOTJA. EL PROTECCIONISME INDUSTRIALISTA

A part dels ensenyaments estrictament arquitectònics de Casademunt m'interessa fer ressaltar altres plans d'estudi patrocinats per la Junta de Comerç d'interès per als estudiants de la classe d'Arquitectura. Es pot considerar gairebé segur que, en el context revolucionari en què estaven immersos, s'interessessin per l'economia política que Eudald Jaumeandreu impartia coetàniament, i de fet, Garriga i altres dels seus companys demostraren un bon coneixement d'aquesta matèria en els seus escrits posteriors. Tal com ha fet veure Ernest Lluch, «La labor

professoral de Jaumeandreu significà l'ensenyament econòmic de les generacions que quedaren encavalcades en la Revolució industrial catalana». ²³ L'estimació d'aquest autor pel que fa al nombre d'alumnes és d'uns 750 en els catorze anys que impartí la classe a la Junta de Comerç, que és un nombre molt considerable. A més els exàmens eren veritables actes socials a la Barcelona de l'època. ²⁴



FIGURA 3. El plànol de Milà amb el «Foro Napoleón» projectat per G. Antolini el 1801.

23. Vegeu Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*, Barcelona, 1973, p. 276.

24. Mereixien la corresponent ressenya al *Diari de Barcelona*: «L'examen el feien, com s'esdevenia amb les altres càtedres de la Junta, a la llotja de Mar, presidit per les autoritats, que a vegades fou el capità general Francisco Javier Castaños. L'acte constava de dues sessions que Jaumandreu obria amb «una breu oració inaugural». Després els alumnes més destacats del curs dissertaven durant les altres sessions sobre uns temes que servien de base per a fer un debat amb el públic. En definitiva, unes sessions solemnes amb molt de públic —que alguna vegada no cabia a la Llotja— amb l'assistència de les autoritats i dels membres directius de la Junta, un diàleg obert sobre temes econòmics i la duració durant dues sessions ens sembla que són un fonament per a donar importància en aquests «exàmenes públics» que van més enllà d'un fi de curs estereotipat.» LLUCH, *op. cit.*, p. 277.



FIGURA 4. Bordeus abans i després dels treballs de De Tourny. L'antic «chateaux Trompette» fou substituït per la nova plaça de Lluís XVI (plaça Des Quinconces) i connectada pel front de la Garona amb la plaça de la Borsa i la plaça Royale.

Les dissertacions d'aquests actes públics versaven preferentment sobre el prohibicionisme, la circulació monetària, el crèdit públic i els impostos, però també sobre d'altres qüestions²⁵ com la necessitat d'obres públiques. En el període final del mestratge de Jaumeandreu, que és el mateix que estudiava Garriga i la seva promoció, passaren per la classe d'economia un gran nombre dels homes que en el futur serien els dirigents de l'industrialisme català.²⁶ Els estudiants d'arquitectura, i sobretot aquells que demostrarien més interès per la ciutat i el territori, havien de participar en l'interès que l'economia política explicada per Jaumeandreu despertà dins la societat liberal barcelonina.

Del pensament proteccionista d'aquell mestre apuntem només la necessitat que tingué d'establir una teoria històrica del desenvolupament, en aquest cas econòmic,²⁷ per justificar algunes de les opcions de política econòmica aplicables als països *last-comers* a la modernitat. En paraules de Lluç,²⁸

Tot autor proteccionista es veu obligat a establir una sèrie d'etapes que travessa una societat al llarg del camí del progrés econòmic. Situar cada país en aquesta periodització és bàsic per a poder fonamentar una política econòmica adient i real. Per als homes que, com Adam Smith, des d'un punt de vista lliurecanvista estableixen, també, una periodització la seva utilitat radica gairebé exclusivament a assenyalar els errors comesos sistemàticament, mentre que per a un proteccionista «a la Keynes» són un intent de justificar la racionalitat de les mesures adoptades al marge d'anar assenyalant els errors comesos. En d'altres paraules i mentre que per als primers la història és bàsicament quelcom que pertany al passat, per als segons pot ser un ensenyament directament útil per als països endarrerits.

L'aproximació diferent a la història de lliurecanvistes i proteccionistes no es limità als economistes, i també es reproduí a l'hora de formalitzar una teoria

25. «El primer és el de la relació agricultura/indústria i de llur interdependència benèfica. La necessitat de l'ensenyament també fou recomanada tres cops [...]. A partir de 1835 es presenten els temes de la desamortització eclesiàstica i de l'anfiteusi. En canvi, un tema que se centra en el primer període de la càtedra és el de la llibertat d'abastaments [...]». Altres temes tractats foren el comerç colonial, el caràcter primordial del comerç interior o la conveniència de fer desaparèixer les companyies exclusives, el luxe, la necessitat d'obres públiques i la relació entre guerra i economia.

26. «Una selecció estricta ens indica noms tan rellevants com els de Laureà Figuerola, Jaume Fustagueras, Joaquim Rubió i Horts [sic], Josep Sol i Padrís, Joan Illas i Vidal i Francesc Puig i Esteve, del curs 1835-36; Joan Satorras i Figueres, Josep Corominas i Giralt, Estanislau Figueres i Narcís Monturiol, del 1836-37; Ramon Anglasesell i Serrano, Josep Güell i Tener, Josep Sol i Padrís —que tot i haver aprovat la primera vegada tornà a repetir el curs—, Manuel Plandolit —un altre d'aquests “repetidors”—, Marià Fages i Joan Illas i Vidal —també per segona vegada—, del curs 1837-38; Isidoro de Angolo i Francisco de Paula Puigdollers, del curs 1838-39, i Pau Valls i Bonet i Manuel Micà i Fontanols de 1839-40» (LLUCH, *op. cit.*, p. 282).

27. Amb una periodització que segons Lluç va absorbir del suís alemany Jean Herrenschwand, «que es trobava en una cruïlla dels tres corrents del tombant del segle: mercantilisme, fisiocràcia i escola clàssica». LLUCH, *op. cit.*, p. 315.

28. LLUCH, *op. cit.*, p. 314.

que justificués les opcions que s'havien de seguir per controlar el desenvolupament urbà, tal com tindrem ocasió de veure en els successius capítols.

Si l'economia havia de ser un centre d'interès més o menys proper per a un estudiant d'arquitectura de Llotja en els anys de la revolució burgesa a Barcelona, no caldria recórrer a la teoria econòmica de Jaumeandreu per entendre l'interès per la història que demostraren els arquitectes d'aquelles promocions. La història, i en particular la història de Catalunya i el seu lligam amb Espanya, és un tema recurrent del romanticisme que en aquells anys informa els neguits de la joventut catalana. Les *Memorias* de Capmany són llegides amb avidesa, com tindrem ocasió de comprovar més endavant.

2.1.6. PAISATGISME I TOPOGRAFIA EN ELS PINTORS ACADÈMICS

Anotem, de moment i per completar l'esbós del context cultural en què es movien Garriga i els seus companys, la importància del paisatgisme descriptiu, fenomen de gran transcendència per a la nostra història posterior, que, amb els gravats lligats a grans aventures editorials, emergeix amb força en aquests anys i particularment a partir de 1835, per fer inventaris gràfics dels monuments, i en particular dels medievals, que eren els que estaven en perill de desaparèixer davant la indiferència dels antics acadèmics.

Francesc Fontbona ens ha explicat el significat²⁹ dels treballs de dibuixants com Lluís Rigalt, Francesc Xavier Parcerisa, del gravador Antoni Roca, etc., i d'obres com *Recuerdos y Bellezas de España*, «l'obra en onze volums que omplí trenta-tres anys de la vida del seu autor, Francesc Xavier Parcerisa (1803-1876)», que també havia estudiat a Llotja. La idea d'emprendre una obra monumental amb litografies que recollissin els tresors historicoarquitectònics espanyols nasqué en ell sota la influència de la lectura d'un dels grans pares del romanticisme, Chateaubriand, que a *Les aventures du dernier abencérage* reivindicava els monuments islàmics granadins. Parcerisa també necessitava «reivindicar», i ho necessitava urgentment; ell mateix explica que l'empresa era «apremiante si queríamos dar el último adiós a los monumentos que iban cayendo bajo la piqueta revolucionaria [...]». Aquesta gran obra tingué inicialment la col·laboració intel·lectual d'una de les persones de més pes del romanticisme literari autòcton, Pau Piferrer. Ell fou l'autor dels textos dels dos primers volums de la sèrie: el primer, dedicat a Catalunya (1839-1841), i el de Mallorca (1842-1844).³⁰ Els joves arquitectes Antoni Rovira i Trias i Josep Oriol Mestres consten entre els primers subscriptors i patrocinadors de l'edició. Una altra mostra d'aquestes empreses editorials seria la de Francesc Pi i Margall amb la seva sèrie *España*, que s'inicià també amb el volum de Catalunya.

29. Vegeu Francesc FONTBONA, «Del Neoclassicisme a la restauració. 1808-1888», *Història de l'art català*, volum VI, Barcelona, 1983.

30. Vegeu FONTBONA, *op. cit.*, p. 89.

La pintura de paisatge, que havia seguit un procés d'implantació paral·lel al de l'ascensió de la burgesia durant els segles anteriors, és una eina de coneixement i de descripció de la realitat física i alhora suport del «pintoresquisme» romàntic. Aquestes característiques la convertiren en una eina molt valuosa en la tasca dels viatgers científics. El viatge com a empresa científica és també un fenomen típic de la modernitat que s'inicià ja des del Renaixement i que la Il·lustració convertí en un exercici típic de *savant*, però que amb el romanticisme es popularitzà de tal manera que es féu imprescindible per a qualsevol professional disposar de llibres de viatges, que ara, amb les noves tècniques de gravat, podien estar profusament il·lustrats.

El dibuix del paisatge emprat pels geògrafs i naturalistes viatgers era també l'eina bàsica d'aquells altres grans viatgers que foren els arqueòlegs del món clàssic, que en l'època que ens ocupa s'interessaven per Grècia i l'Orient. La relació entre l'arqueologia i l'arquitectura dels primers moderns fins a l'eclecticisme és prou coneguda per haver-hi d'insistir ara aquí. El viatge a Itàlia i, a partir dels anys quaranta, a Grècia es féu obligat per als arquitectes amb ambicions.

Però el viatge no solament ho és en l'espai; també ho pot ser en el temps. És precisament aquest viatge el que motiva el dibuix dels monuments de cada ciutat que oferien les empreses editorials a què ens hem referit. Aquesta descripció revela la «densitat històrica» que tota ciutat té.

Així, una ciutat com Toledo representava per a arquitectes i artistes un centre d'interès ja que, segons anunciava José María Quadrado, era

[...] panteón de las generaciones que sucesivamente la han engrandecido; memorias godas, restos arábigos, hebraicas sinagogas, mozárabes parroquias, el arte gótico aplicado en todas sus proporciones desde reducido sarcófago hasta la gigantesca Catedral, y desplegado en todas sus épocas desde «Fernando el Santo» hasta Fernando «el Católico», primores platerescos, alcazar de Carlos V, construcciones greco-romanas, todo lo abarca la ciudad de los recuerdos.³¹

Es poden trobar referències com aquesta aplicades a diferents ciutats a mitjan segle XIX.³²

A partir d'aquesta lectura de la ciutat, l'objectiu de la seva racionalització, el seu embelliment, ja no serà la construcció d'una ciutat que s'aproximi al màxim a l'ideal clàssic passant per sobre de les traces i dels monuments del passat. Ara l'objectiu només podrà ser el d'afegir noves traces i monuments que testimonïin el nivell de civilització assolit. Però aquest objectiu no deixa d'implicar una reforma radical de la ciutat atesa la situació deplorable, en termes d'habilitat i funcionals, de la majoria d'elles. I arribats aquí, el dibuix, aquest cop el geomètric (científic), és un

31. Vegeu Julio ARRECHEA MIGUEL, *Arquitectura del romanticismo*, Valladolid, 1989, p. 75.

32. Arrechea, en l'obra citada, en dóna moltes. Vegeu «Pintoresquismo, eclecticismo, ciudad y método comparado» a ARRECHEA, *op. cit.*, p. 72-81.

cop més l'eina essencial per fer possible aquesta operació contradictòria que és la reestructuració de la ciutat històrica. La descripció sistemàtica de territoris i la seva representació s'havia perfeccionat i divulgat precisament en aquells primers anys del segle, de manera que la descripció gràfica i científica del territori en documents a l'abast era un material, i alhora una tècnica, a disposició dels estudiants. Pel que fa a nosaltres, interessa dir que ho era per als estudiants d'arquitectura de Llotja.

Ni el reconeixement del valor de les arquitectures medievals, ni l'inici del seu estudi i coneixement científic, no significaren però la seva recuperació com a element de reformulació arquitectònica a Catalunya fins bastant més endavant, quan a Madrid, a mitjan dècada dels quaranta, es creà la comissió central de monuments, precisament amb la tasca de protegir el patrimoni arquitectònic i

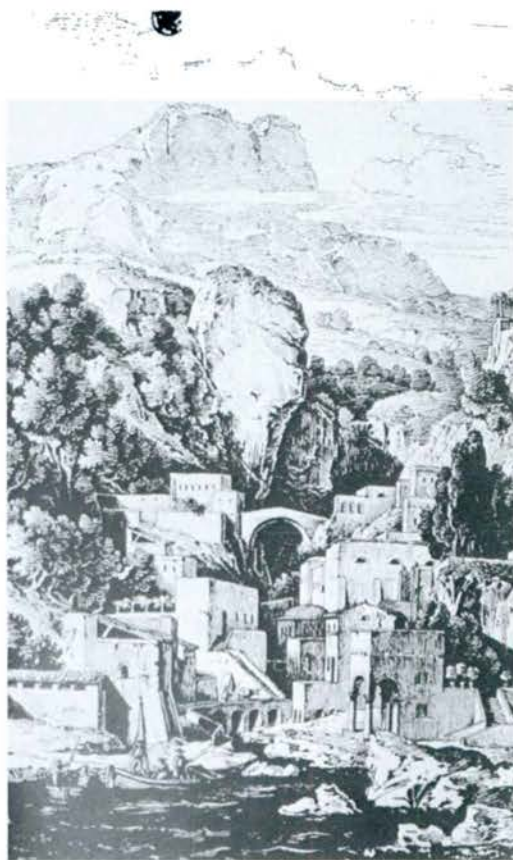


FIGURA 5. K. F. Schinkel. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Amalfi, en el Golf de Salerno*, 1804-1805. Plo-ma amb tinta bruna, 333 × 270 mm.

de tota mena, que arran de les desamortitzacions s'anava malbaratant. Però la influència d'aquella comissió queda inicialment limitada a l'ambient restringit de l'Acadèmia de San Fernando, i encara al dels seus elements més joves. Però el que és clar és que als anys trenta, que és quan Garriga estudiava, el paisatgisme era bàsicament un suport descriptiu del territori i la ciutat, amb el doble caràcter de descripció científica i de representació romàntica del paisatge, i en el cas de les ciutats, dels seus monuments històrics.



FIGURA 6. K. F. Schinkel. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Vista del temple d'Agrigento*, 1804. Ploma amb negre i llapis, 205 × 553 mm.

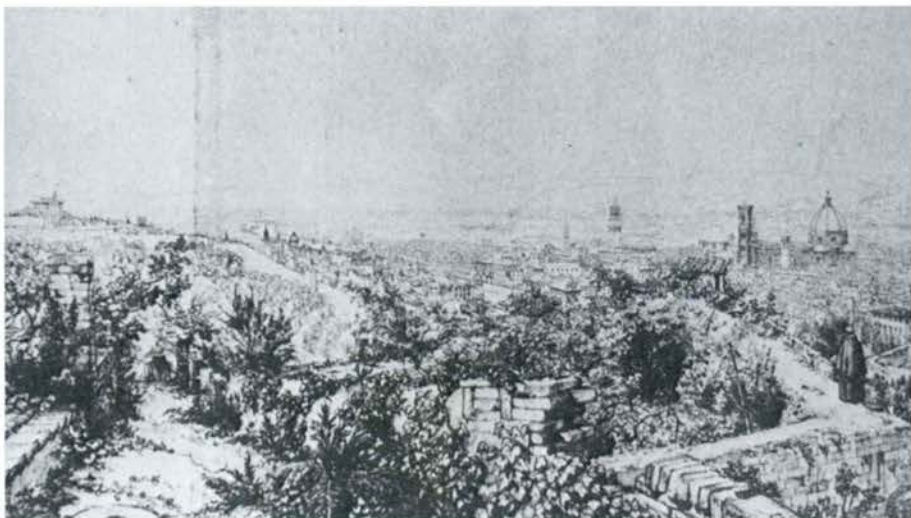


FIGURA 7. Eugène Viollet-le-Duc. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Florència. Vista general presa des de Sant Miniato*. Ploma amb tinta bruna, 318 × 644 mm.

2.2. ELS PRIMERS ANYS D'EXERCICI PROFESSIONAL. DE LA CIUTAT A LES OBRES PÚBLIQUES

2.2.1. EL RIGOR TÈCNIC DE GARRIGA

2.2.1.1. *Mataró*

Tornant al jove Garriga, pocs mesos després d'haver obtingut el títol d'arquitecte, que porta data de 23 de setembre de 1838, l'any 1839 sol·licita de dur el control de les obres del municipi de Mataró. Ho fa emparat en la reial cèdula del 1828 que exigia l'actuació de professionals amb títol acadèmic, un cop acabada la lluita contra els mestres d'obra gremials tradicionals. La petició de Garriga va ser rebutjada per manca de disponibilitat econòmica, i el 25 de novembre Garriga tornà a fer la sol·licitud i l'Ajuntament l'acceptà, però només per a casos excepcionals. Per fi el 1840 acceptaren Garriga, però el 7 de setembre de 1841, només un any i mig després, l'Ajuntament cessà Garriga per desavinences i nomenà al seu lloc l'arquitecte Miquel Jelinek i Germà, de Barcelona. El 7 de març de 1843, Garriga va presentar un recurs i va ser readmès, però va durar poc, fins al 1845, en què tornen a haver-hi desavinences amb l'Ajuntament que provenen de la manera diferent d'entendre l'actuació fiscalitzadora de l'arquitecte municipal i els límits que, en conseqüència, troba la discrecionalitat de l'Ajuntament en qüestions d'alineacions de cases.

Albert Garcia Espuche i Manuel Guardia han estudiat amb tot luxe de detalls la relació de Miquel Garriga i Roca amb l'Ajuntament de Mataró, i, per tant, aquí només ens queda remetre'ns al seu treball, per tal de subratllar-ne aquells episodis més significatius a l'efecte del nostre argument.³³ Tal com assenyalen aquests autors,

[...] és palesa, molt especialment en el cas de Garriga i Roca la lluita per ocupar el càrrec de tècnic municipal, lluita recolzada en les disposicions legals i que, al marge dels lògics interessos personals, està lligada a un interès real per millorar les tècniques i instruments de control urbanístic i el nivell de qualitat del creixement i reforma de la ciutat. [...] l'actuació més brillant i més interessant entre els tècnics de la construcció és la de Miquel Garriga i Roca. Durant la seva primera etapa com a tècnic municipal, Garriga té una sèrie d'intervencions notables i d'altres que mostren que la dedicació de l'arquitecte al municipi no podia ser exhaustiva —d'aquí, possiblement, el paper d'Umbert com a substitut— [...]. L'arquitecte tenia, evidentment, altres preocupacions fora de Mataró —a Barcelona, al Masnou.³⁴

33. D'ells n'he tret tota la informació sobre l'actuació de Garriga a Mataró. Vegeu Albert GARCIA ESPUCHE i Manuel GUARDIA BASSOLS, *La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900*, Barcelona, 1989.

34. GARCIA ESPUCHE i GUARDIA BASSOLS, *op. cit.*, p. 177.

El 21 de maig, per exemple, és escollit com a comissionat de la Diputació, per tornar a restituir els límits entre Mataró i Argentona, decidits el 1821. El mateix dia, Garriga crea problemes a l'Ajuntament perquè es nega a definir una alineació que demana un particular si aquest no presenta un plànol, una novetat inadmissible per al municipi. Poc més tard, el 24 d'agost, apareix la cara no conflictiva de Garriga, la de professional lloçat per l'Ajuntament amb motiu del projecte de cementiri «reconociendo su Sria el mérito artístico de semejante proyecto y así mismo el exquisito trabajo de su laborioso autor». Però el 14 de setembre informa sobre una sol·licitud de construir un edifici «porque este podría embarazar el proyecto de abrir nuevas calles», que podien enllaçar la Riera amb la part de ponent de la ciutat, tot i integrar més clarament el dintre i el fora muralles de ponent, fent palesa una visió general de la ciutat que, però, no és acceptada per l'Ajuntament.

Els informes de Garriga tenen un fort contingut ordenancista que serà fonamental en la reelaboració de les ordinacions, el 1850, i demostren una gran capacitat per passar dels problemes concrets als temes i recomanacions generals. El febrer del 1841, en informar sobre les obres irregulars de Seda, dóna una sèrie de normes que volen millorar el creixement urbà sobre «cornisamiento», forma de fer les finestres i balcons, color de les façanes i elements exteriors que poden destorbar el trànsit pel carrer i voreres i, sobretot, sobre l'aigua de la coberta, que ha d'anar aconduïda «a una cloaca que debe hacerse al centro de la calle».

Sens dubte, la proposta més interessant del Garriga de la primera etapa (1840-1841) és la que sorgeix arran d'un problema d'alineacions, plantejat justament en el moment en què Garriga abandona el càrrec i en què actuarà com a pèrit d'un dels propietaris afectats i en contra de les tesis del nou arquitecte municipal, que havia traçat una nova alineació del carrer. Independentment dels punts en discussió, interessa el contingut del magnífic informe signat per Garriga el 29 de setembre de 1841, començant per la primera raó que dóna per a la seva desavinença, que és de caràcter ben general:

En primer lugar para procederse a la rectificación de cualquier calle, debe tenerse a la vista un plan general de todo el vecindario con todas las rectificaciones, nuevas calles, plazas y demás que se haya estimado conveniente, el cual aprobado por el Gobierno Superior, esté de manifiesto en las casas consistoriales para que vea todo interesado la indemnización que en favor o en contra, le corresponde, y líneas que han de servirle.

Aquesta declaració es produeix cinc anys abans de l'aprovació de la Llei de plànols geomètrics i presenta el plànol d'alineacions com a instrument per evitar les freqüents arbitrietats i conflictes en l'alineació de carrers i com a element informatiu global no sols de les rectificacions sinó dels nous carrers.

Després de passat el període entre les seves dues primeres etapes com a arquitecte municipal, en el qual va realitzar les carnisseries i el projecte de presons, Garriga tornà a actuar amb intensitat en incorporar-se per segona vegada a les funcions de tècnic municipal. La seva primera intervenció important, del 1843, tingué una repercussió decisiva en l'estructura urbana de l'àrea de

ponent de la ciutat, on Garriga rectificà un plànol d'urbanització que es tramitava per a aquell sector corresponent a la plaça de Cuba, amb l'acceptació de l'Ajuntament i malgrat que ja s'havia aprovat el plànol anterior i que el propietari quedava perjudicat «en razón a la mayor estensión de terrenos que se trata de ocuparle para la formación de la plaza [...]».

Garriga hi millora el projecte de la plaça i carrers adjacents i en l'informe proposa una millora de les ordinacions de policia, que s'inclourien a les que s'aproven el 1850. En aquesta segona etapa, Garriga començarà a exigir un control en la instal·lació dels «vapors».

Finalment, queda l'actuació de Garriga en la seva tercera etapa, legalment confusa, com a «assessor» en assumptes d'interès comunal, iniciada vint-i-set anys després d'haver estat acceptat per primera vegada. Ara, un Garriga ja madur devia gaudir del prestigi guanyat en les seves actuacions com a arquitecte municipal a Barcelona des del 1847. A més de la nova façana de l'Ajuntament, Garriga tindrà d'altres intervencions. L'any 1867 concretament, participarà en les alineacions i la reforma, una qüestió que ja domina perfectament, i en què sobresortirà la seva aportació. L'1 d'abril de 1867, Garriga presenta una proposta a l'Ajuntament, lògicament a requeriment del consistori, per realitzar uns «quaraterons» per a Mataró amb les mateixes característiques que els de Barcelona, i no solament un plànol geomètric com el que va realitzar al Masnou i que raons econòmiques van impedir portar a terme.³⁵

Com a última intervenció notable a Mataró, Garriga va realitzar, el 1867, el projecte de rectificació del carrer Pujol, el primer document urbanístic «modern» de la ciutat, d'un gran realisme i on sembla que l'arquitecte ha assimilat ja quines són les possibilitats d'actuació en el municipi i defensa la solució més factible, si bé en els plànols no pot deixar de dibuixar una altra solució, més correcta en teoria però inviable. «L'arquitecte del Masnou havia ja lluitat massa amb projectes difícils de portar a la pràctica.»

35. «Proponiéndose el Ayuntamiento de Mataró, en cumplimiento de las Reales Ordenes de 25 Julio 1846, e instrucción de 19 Diciembre 1859 el levantamiento del plano oficial de la Ciudad, así como la confección de un completo proyecto de reforma digna de tan importante población, á fin de dar perfecta disposición á las construcciones de nueva planta y rectificación á las antiguas en armonía con las mejoras en las vías públicas que previene la ley de 8 Enero 1845 y la de 29 Junio 1864; cuyo trabajo comprende la triangulación general y particular de los puntos que determinan la situación ó enlace de la Ciudad; la planta geométrica de los edificios públicos; la designación de las parcelas urbanas con espresión de la parte edificada y sin edificar, el estado del edificio, el perímetro de su planta y número de altos y habitaciones de cada una de ellas; el relieve del suelo de la población y obras subterráneas para el curso de aguas; con indicación de la colocación de lápidas con los nombres de calles y plazas y numeración de casas y edificios segun previenen las Reales Ordenes de 19 Diciembre 1856, 24 febrero 1860 y 3 Octubre 1861; y demás circunstancias estadísticas que convengan, y las que sean menester para el mejor desempeño del objeto propuesto. A cuyo efecto es conveniente practicar un trabajo de ensayo sobre una sola manzana que reuna todas las circunstancias enumeradas, afin de poder determinar lo que costará para la totalidad de la población; cuyo trabajo dado por supuesto que se podrá disponer para ello de dos Ayudantes y de los peones necesarios, así como del material conveniente, podrá costar unos 1000 reales por parte de la persona que indique el infrascrito en el concepto de honorarios y gastos particulares.»

En definitiva, del que ens han explicat Garcia Espuche i Guardia, sobre l'actuació de Garriga a Mataró en els anys en què comença a exercir com a arquitecte, voldria subratllar els següents punts:

1. La pràctica d'arquitecte municipal el va posar enfront de la ràpida transformació de la ciutat de Mataró que es produeix en aquells anys, la qual cosa li va permetre de copsar amb tota nitidesa la relació existent entre el creixement de la ciutat i la transformació del centre.
2. Garriga ja portava un programa de racionalitat d'exigència de control administratiu. La demanda d'un plànol geomètric com a document precís i meticulós, alhora que com a document públic, fa que sigui un avançat en aquest camp.
3. Tant això com la seva constant preocupació per resoldre qüestions tals com les relacionades amb el desguàs de les aigües, els empedrats i l'alineació, en un arquitecte novell que acaba d'obtenir el títol només es pot entendre com a bagatge adquirit a l'Escola, i amb l'estudi dels tractats a l'abast, com ara el de Pierre Patte, que expressa amb gran claredat i profunditat aquests temes.
4. El problema dels vapors a la ciutat i la necessitat de la seva regulació-expulsió, que Garriga defensa, és un dels majors problemes, que tornarem a trobar a Barcelona en els propers epígrafs d'aquest treball, i convé no oblidar la data tan primerenca en la qual Garriga s'hi enfronta.

2.2.1.2. *El Masnou*

La demanda del plànol geomètric era una exigència de Garriga des de l'inici del seu exercici professional i abans de proposar-lo per Mataró ja havia aconseguit de fer el del Masnou, de forma insòlita, per la precocitat i perquè es tractava d'una població molt petita, «con arreglo a lo dispuesto por SE la Diputación Provincial», segons informen els acords municipals del 28 de desembre de 1840.³⁶ El plànol del Masnou, datat el desembre de 1840, va ser actualitzat per

36. «[...] fue presentado por D. Miguel Garriga Arquitecto de la Nacional Academia de San Fernando vecino de la ciudad de Mataró el plan general del propio Pueblo que con arreglo á lo dispuesto por SE la Diputación Provincial en veinte y nueve de octubre último se le encargó levantase. Y visto por dicho Cuerpo Municipal en cuanto menester que no pudo menos que aprobarlo atendido lo esmerado de la obra y conociendo que había sido levantado con toda exactitud, ordenó que el mismo se fijara en la pieza donde dicho Ayuntamiento celebra sus sesiones para que en todo tiempo conste lo que ha sido y es el referido Pueblo. Como el levantamiento de dicho plan tuvo por objeto reformar muchos marcables defectos que se notan en el caserío [...] y deseando dicho Cuerpo [...] que se verifique la indicada reforma ha tenido á bien acordar que se nombre una comisión de individuos [...] presenten luego un plan de reformas ó papel donde se noten dichos defectos [...]» GARCIA ESPUCHE i GUARDIA BASSOLS, *op. cit.*, nota 238, p. 339. «Aquest plànol, amb el títol *Plano iconográfico del pueblo del Masnou con espresión de los nombres de las calles, plazas, Iglesia, Capilla y demás edificios, dispuesto levantar por el Magco Ayuntamiento del mismo pueblo con arreglo á lo prevenido por la Excma Junta de esta provincia en 29 de Octubre de 1840*, signat per Miquel Garriga i Roca i datat el 23-XII-1840, es troba al Museu Marítim de Barcelona

Garriga el 1844. La iniciativa va ser de l'Ajuntament, i la Diputació es va limitar a permetre l'aixecament del plànol, que era un autèntic plànol «geomètric», amb reforma de la ciutat existent i previsió d'eixample. L'Ajuntament del Masnou, mostrant una preocupació en el tema absolutament insòlita, no es va conformar amb aquest plànol i la seva actualització del 1844, sinó que n'encarregà un altre per adaptar-se a la llei del 1846 que porta data del 30 de maig de 1849.

En tot aquest sorprenent cas d'eficàcia en la confecció de plànols geomètrics i públics, s'ha de veure l'actuació de Garriga, natural d'Alella. Al Masnou, un poble petit i lògicament amb pocs recursos, es van aconseguir instruments gràfics de control global molt abans que a Mataró i que a la immensa majoria de les poblacions de l'Estat, arribant al límit d'aconseguir 3 d'aquests plànols en un curt termini de temps, i 2 d'ells abans d'aprovar la llei de plànols geomètrics: una situació que no es podia produir sense la participació decisiva de Garriga, professional molt preocupat per aquests temes. A partir de les preocupacions mostrades al Masnou des del 1840, Garriga va proposar les actuacions de Mataró.³⁷

2.2.2. LA CARRETERA DE VIC

Garriga, en els seus primers anys d'exercici professional, tal com hem vist a Mataró i el Masnou, tingué alguns encàrrecs que el posaren en contacte directe amb la Diputació. De manera que no és sorprenent que l'any 1841 ens el trobem amb el càrrec de director de Carreteres de la Diputació i com a projectista i director de la de Vic, fet que demana ser analitzat amb cert deteniment donada la seva transcendència en la història que explicarem.

La carretera de Vic va ser la nineta dels ulls dels industrials barcelonins en el seu somni d'aprovisionar-se amb el carbó de Sant Joan de les Abadesses, i tenia un valor cabdal des del punt de vista estrategicomilitar, en articular la Catalunya interior amb la marina. L'Ajuntament de Barcelona l'havia iniciat el 1834, i en finalitzar la Guerra Carlina funcionava fins a Montcada. La Diputació, des de la seva constitució i fins al 1840, hi concentrà els escassos diners disponibles per continuar-ne la construcció i continuà destinant-hi una proporció molt elevada dels recursos disponibles a partir del Reial decret de 28 de

—com veurem, la Diputació només autoritza, no és la impulsora de la iniciativa—. Existeix un altre plànol, conservat al Museu del Masnou, signat pel mateix arquitecte i datat el 1844, que inclou alguna dada més i actualitza el del 1840. Dos anys més tard, l'ajuntament del Masnou va decidir fer un plànol per adaptar-se a la nova normativa de la llei de plànols geomètrics del 1846: en aquella ocasió —30-X-1846—, es dirigeix a la Diputació i això serveix per aclarir la gestació del primer plànol —Arxiu de la Diputació de Barcelona, lligall 892, policia urbana 1845-46.»

37. «El plànol, realitzat també per Garriga, igualment, al Museu del Masnou; es menciona en ell l'ofici del 10 de novembre del 1846, de la Diputació en resposta a una carta de l'Ajuntament, però també ara la iniciativa ha estat de l'Ajuntament.» GARCIA ESPUCHE i GUARDIA BASSOLS, *op. cit.*

juliol de 1840, que establia el finançament per a les carreteres provincials de Barcelona.³⁸ El tram més difícil d'aquesta carretera és encara avui el del Congost, entre la Garriga i Centelles, que uneix la plana del Vallès amb la d'Osona, i en el moment de decidir-ne el traçat es van enfrontar bàsicament dos projectes, un fet per enginyers, i l'altre, per Miquel Garriga i Roca, que s'adoptà com a solució definitiva amb petites variants.

Des que es va decidir de continuar-la, es va plantejar el problema de si havia de passar pel camí antic del Congost o per Caldes de Montbui i Sant Feliu de Codines, i abans es considerà una solució intermèdia pel Puiggraciós i Montmany, a ponent del Congost fins a Centelles –«donde los caminantes esperaban gozar de una dilatada vista como desde un continuado balcón, cuanto antes parecía que se metían en cierto "tunnel"»–, continuant el projecte de l'enginyer de camins Pelayo Correa. Però el pressupost d'aquell projecte era exorbitant i la Diputació, basant-se en la manca d'enginyers provincials –dels quals encara no s'havia dotat les diputacions el 1841– i donada la urgència del tema, va encarregar el projecte a l'arquitecte Garriga, que va fer-ne un altre d'alternatiu traçat pel Congost, i l'amplià posteriorment des de Centelles fins a Vic (14 de gener de 1843).³⁹ A pesar dels esforços de la Diputació, el Govern no acceptà que un arquitecte dirigís les obres i ordenà (21 de març de 1843) que es posessin sota la direcció de l'enginyer de la província, que per aquelles dates ja existia. Aquest fet obligà l'Acadèmia de San Fernando a posar un recurs que el 16 de febrer de 1844 es va resoldre favorablement a la decisió del Govern i als seus enginyers,

en razón a que aquellos por su trascendencia en el fomento de la riqueza del reino, forman una parte principal de la administración pública, y así se hallan bajo la suprema vigilancia del Gobierno; por delegación del cual ejercen tales atribuciones la Dirección general e ingenieros del Ramo.

En conseqüència, el 1844 va quedar clar que la direcció l'havia de portar l'enginyer de la província amb independència de si el projecte adoptat per fer la carretera de Vic era el de Garriga. Aquesta decisió i els posteriors aclariments del Govern van provocar una de les polèmiques més aspres i duradores de l'època, que en els propers capítols intentarem matisar. De moment acabem el seguiment

38. Vegeu Pere PASCUAL DOMÈNECH, «La Diputació i la modernització de la xarxa catalana: 1840-1868», *Història de la Diputació de Barcelona*, 1, Barcelona, 1978, p. 151.

39. Vegeu GALADIES, *Nuevo almacén de frutos literarios*, Vic, 1849, p. 27 i s. Aquest projecte rebé l'aprovació d'una comissió formada pels tres arquitectes de l'Acadèmia de San Fernando Josep Vilar i Roca, Josep Casademunt i Antoni Rovira i Trias, a qui la Diputació havia encarregat un dictamen. El primer projecte era del 25 de març de 1842; el de Garriga, del 2 de maig, i el dictamen que va presentar la comissió, del 7 de juliol. Mentrestant, el Govern, amb data 25 de maig, havia amenaçat de parar les obres si no li enviaven ràpidament l'expedient, i el 20 de juliol efectivament manà que s'aturessin. El 27 de juliol, abans de conèixer aquesta ordre, la Diputació ja havia enviat l'expedient.

d'aquest episodi subratllant, com ho va fer l'historiador i advocat Galadies a l'època, que aquest afer va ser el detonador d'aquella polèmica que s'hauria produït de totes maneres.⁴⁰

Les obres de la carretera de Vic van començar per fi a la primavera de 1844, però el tram del Congost va ser objecte d'una nova polèmica, a partir del moment en què, pel Reial decret de 18 de febrer de 1846, se'n va autoritzar la construcció entre Granollers i Tona modificant puntualment el projecte de Garriga segons un projecte aprovat el 22 de gener de 1846 pel Cos de Camins i Canals del Regne.⁴¹

El seu company Antoni Rovira i Trias va publicar l'any 1846 quatre articles amb el títol «De la carretera de Vic, según el plano que inventó el arquitecto D. Miguel Garriga y de las modificaciones que en el mismo plano han hecho los ingenieros civiles», en els quals fa una detallada anàlisi per demostrar en primer lloc que la solució del pas del Congost segons el projecte de Garriga és molt millor que l'anterior donada en el projecte de Zulueta, i, en segon lloc, que la traça aprovada per la totalitat de la carretera també és la de Garriga si bé amb algunes modificacions, desafortunades segons ell, degudes als enginyers i en particular a Ildefons Cerdà. Deixant de banda el teló de fons de la lluita corporativista, sembla interessant de fixar-nos en els motius principals de discussió que planteja.

Cal fer ressaltar la diferent manera d'entendre el territori que demostren els projectes del primer tram entre can Draper (prop de la Garriga) i Centelles: Rovira

40. «Una tras otra, vinieron las resoluciones de 21 de marzo de 1843, la real orden de 16 de Febrero de 1844 [...], y la aclaratoria de 1846 [...]; vinieron, decimos, de haber sido encomendadas las obras de la carretera de Vich al arquitecto D. Miguel Garriga; a quién al propio tiempo se había encargado el reconocimiento del terreno por donde podía ser conveniente dirigir la interesante carretera principada tantos años hacia de Villanueva á Igualada. Hizo estos encargos la Diputación, fundándose en que siendo toda carretera una obra pública, venía comprendida en las atribuciones que expresa la ordenanza artística, y en ello se confirmó al ver en la Gaceta del miércoles 8 de Julio de 1842 el parte de las obras ejecutadas en la provincia de Navarra por cuenta de los fondos de la diputación durante el mes anterior; en cuyo parte se anunciaba que fueron dirigidas por el arquitecto académico de mérito D. José Nagosia. Con todo, el hecho de haberse creado un cuerpo de ingenieros de caminos, parecía contraer á esos funcionarios las atribuciones relativas al ramo. Mas también se hallaban las diputaciones impedidas de valerse de ellos para las obras provinciales, por no estar todavía en 1842 distribuídos por las provincias: que sólo principiaron a serlo en el siguiente 1843, al paso que se determinaron sus atribuciones.» GALADIES, *op. cit.*, p. 139.

41. L'obra s'inicià des de Vic i sota la inspecció de l'enginyer en cap del districte senyor Elias Aquino i incloïa el pont de Vic, que segons Galadies «atrae ya la atención por sus 53 grados de oblicuidad á que no alcanza ningún otro en España». El Brusi de 2 d'abril de 1846 portava l'anunci de la rematada de la subhasta. Hi ha una certa contradicció entre la informació de Galadies i la de Rovira i Trias al BENA. El primer diu: «Parece estar reservado á las distinguidas luces y laboriosidad que honran á ese señor [es refereix a Elias Aquino] el allanar tantas dificultades cual ha ofrecido el punto del Congost» (GALADIES, *op. cit.*, p. 29). Rovira, en canvi, afirma que «Afortunadamente tengo la satisfacción de ver por último resultado, y después de infinitos ensayos y estudios de distintos ingenieros que se ha referido el proyecto de un compañero el arquitecto Garriga, [...] reprobando los antiguos y modernos proyectos de los ingenieros civiles» (BENA, 1846, p. 26). El coneixement de causa de Rovira està fora de dubte ja que forma part de la comissió de la Diputació i, tal com assenyala ell mateix, ha seguit el tema amb interès. De fet va dedicar quatre articles del BENA a explicar i comparar els projectes.

se sentia satisfet que la Direcció de Camins hagués escollit el projecte de Garriga per al Congost –«que da una vía general y recíproca entre pueblos y partidos, segura y cómoda»–, rebutjant els dels enginyers traçats «por desiertas y escabrosas colinas [...]». Si en canvi s'examinava, com ho feia Rovira en un segon article, la línia projectada per Garriga, que travessava els pobles de la Garriga, el Figaró, Abella i Aiguafreda fins a arribar a Centelles, es podia comprovar que, a més de ser l'única via raonable de comunicació amb l'interior, «esta línea no solo proporcionará la más fácil unión con varias hijuelas de algunos pueblos y aldeas cercanas, sino que pasando á la vez por algunos de ellos les facilitará la circulación de sus productos y dará de este modo vida a su industria y comercio». Es tracta d'una diferència de concepte: entendre que l'objecte d'una carretera no és només d'unir dos punts, origen i destí, sinó de relacionar tots els punts del territori útil entre ells. S'enfrontaven una mentalitat colonitzadora del territori amb un altra de potenciació dels escassos recursos existents per treure el màxim de profit a l'única carretera que des de feia molts anys s'estava aconseguint construir a Catalunya, fent-la plurifuncional al màxim i potenciant la integració de diversos objectius definits prèviament o suggerits pel mateix territori.⁴² S'enfrontaven també dues maneres d'entendre el relleu amb relació al projecte. Si pels primers enginyers el relleu topogràfic era un obstacle que s'havia de vèncer d'acord amb un objectiu exclusiu, per Garriga es convertia en un element de suggeriment per al projecte, en una visió que, com veurem, té arrels profundes en la cultura arquitectònica romàntica, i conseqüències en el projecte de ciutat.

La mentalitat que podríem anomenar «de variant», en el sentit de traçat alternatiu a l'històric, es fa evident en canviar d'escala i observar les modificacions al projecte atribuïdes per Rovira a Cerdà. Garriga, en una pràctica habitual en ell, havia presentat el seu projecte amb alternatives parcials, per ser discutides amb els seus col·legues i amb els ajuntaments. Aquesta pràctica, que encara avui és vigent en l'ordenament urbanístic, no s'ha d'entendre com una mostra de vacil·lació sinó com una voluntat d'informació sobre les diferents possibilitats que el terreny ofereix segons el pes que en cada cas tenen les raons d'economia, conveniència o estètica, per dir-ho així. És, en definitiva, una conseqüència més d'aquella manera d'entendre la topografia com a suggeriment de projecte. Doncs bé, per travessar alguns pobles Garriga va presentar l'opció entre la variant per fora o la millora i rectificació del carrer major de cada poble. Els enginyers (Cerdà?) van decidir que

42. En aquest aspecte és molt aclaridora una consideració prèvia continguda en la memòria de Garriga que criticava la manera com s'havia projectat el traç inicial de la carretera i on defensava que hauria estat millor travessar el Besòs per Santa Coloma i seguir fins a Montmeló per l'altre costat del Besòs, estalviant-se així de travessar tantes rieres, i facilitant la comunicació amb els pobles del Maresme, a més d'aconseguir un tram recte, curt i formós entre Montmeló i Granollers, capital del Vallès. «[...] no sólo por ser trazado con una sola linea recta en el llano de mas de una legua de distancia, sino también porqué este trozo podia ser común a dos caminos; esto es, á la carretera que conduce de esta capital a Vich y á la que se extiende de Granollers, ó sea de los pueblos de la alta montaña del Vallés, hacia Font de Cera, Calella y Masnou acortando de mas de dos leguas la distancia que corre entre el mar Mediterráneo y los pueblos del Vallés.» ROVIRA, BENA, 1846, p. 187.

era millor sempre i per principi la variant, opció que Rovira desaprova perquè, com en el cas del poble de la Garriga, malmetia els escassos horts dels pobles i encaria les indemnitzacions. En tots els pobles, incloent-hi aquells on, com Abella i Aiguafreda, l'autor no n'havia previst l'opció per impossibilitat topogràfica, els enginyers dibuixaren la variant «pretendiendo hacer pasar el camino por un trozo de montaña escarpada i alta que forma el costado de oriente del rio Congost, cuyo desmonte, en aquella peña de incomparable dureza, había, por si sola de desalentar el mas atrevido inventor». Fins i tot a Tona, on el carrer principal per on passava l'antic camí era molt ample i regular, també cregueren necessària la variant.

Anotem de moment la preferència dels arquitectes Garriga i Rovira per conservar i rectificar les travessies antigues i per integrar els potencials de la topografia en un projecte revitalitzador del territori preexistent, enfront de la preferència dels enginyers pels nous traçats especialitzats de variants, colonitzadors de territoris nous.

Els arguments que esgrimeix Rovira en la seva crítica són, a part dels de conveniència i d'economia constructiva, la seguretat (tant militar i contra emboscades com contra esclavissades), la solidesa, la facilitat de manteniment, etc., com també l'harmonia dels traçats i en particular els de les rasants. Són tots ells arguments objectius i racionals que podien semblar paradoxals als qui pensaven en els arquitectes de l'època com a estetes diletants a la defensiva davant l'eficàcia enginyeresca. Rovira no valorava solament l'ús dels elements «artificials» presents a la topografia, com els horts i els hostals: també la saviesa amb què Garriga aprofitava les particularitats geològiques per travessar el riu «donde la peña y su figura topográfica y altura son á propósito y se prestan de firmes y robustos estribos para apoyar los (expresados) puentecillos de un modo admirable y que parece sólo debido a la casualidad de hallarse y a haberles sabido encontrar».

Respecte al primer projecte (Zulueta - Pelayo Correa) les acusacions devien de tenir una base evident ja que el mateix cos d'enginyers l'havia descartat, però les correccions introduïdes al projecte de Garriga, sembla que per Cerdà, són més difícils de desqualificar malgrat la contundència amb què ho féu Rovira. Sembla que el projecte dels enginyers pretenia d'estalviar-se ponts encara que fos a costa d'una menor harmonia del recorregut, en contra de l'opinió de Rovira, segons la qual les modificacions no aconseguen economies i, en canvi, demostren la manca de confiança en les pròpies capacitats per assegurar l'estabilitat dels ponts. No hem d'oblidar que escrivia l'article en el moment en què les lluites entre ambdues corporacions eren més aferrissades.⁴³

43. «[...] en el supuesto de que entre facultativos, se pueda admitir [...], este pretendido riesgo que no puede ser nunca sino un efecto de la impericia. Asi es que, sino quedarse á la vista de los señores ingenieros, conciliada esta divergencia por su poca confianza tal vez en la seguridad de los puentes, recordando sin duda aquellos señores la extraordinaria ocurrencia de venirse abajo el puente de Jaen, construido sin embargo por los señores facultativos del ramo, casualmente en el acto de celebrar su inauguración, con asistencia de las autoridades y concurso del pueblo, quedará» (ROVIRA, BENA, 1846).

Interessa fer ressaltar, en canvi, la manera diferent de dibuixar el territori, que expressa la diversa lectura que en fan Garriga i Cerdà. El tipus de dibuix es correspon també, en general, amb la necessitat d'explicar el projecte i els seus valors als «clients», que en el cas de Garriga eren els ajuntaments interessats, i en el de Cerdà era el Cos d'Enginyers. A falta dels dibuixos recorrerem a les consideracions, absolutament explícites, que féu Rovira quan considerava els plànols de Garriga molt superiors als dels enginyers i en valorava l'exactitud, la perfecció i l'abundància de dades, mentre que considerava els dels enginyers incorrectes, esgarits –«carecen de los datos sin los cuales imposible es conseguir el religioso cumplimiento de esta clase de obras»– i d'una simplicitat extrema ja que «consisten en simples lineas negras que marcan el camino antiguo y en otra encarnada que indica el proyectado; y si algo más se vé en ellos es alguna riera, pueblo o casa, el todo dibujado idealmente y sin una triste línea o señal destinada á dar una idea de las inmediatas montañas o vertientes».⁴⁴

Rovira enumera tots els documents propis d'un projecte executiu d'urbanització modern, que sembla que en aquell cas faltaven. Si el que diu és veritat, les manques del projecte de Cerdà (ja que sembla que aquest n'era l'autor) serien realment excepcionals a la vista d'altres projectes coetanis d'enginyers o dels posteriors del mateix Cerdà. En canvi, però, es reconeix en aquesta crítica una manca d'atenció generalitzable pel que fa a plànols purament descriptius i justificatius d'enginyer decimonònic, i de molts arquitectes, que dibuixaven l'estrictament necessari per construir l'obra, però mai els elements de referència que justificuessin el traçat. En el millor dels casos, es presentava una informació freda i se suposava que aquesta portava inexorablement a la solució, i cal tenir en compte que, en el mecanicista segle passat, inexorable era sinònim de científic. Les motivacions, les sensacions, les vistes i els suggeriments no previstos en el programa inicial eren, en aquell mateix context, qüestions artístiques que calia obviar. Les solucions alternatives, que ja hem vist que Garriga acostumava a presentar, només podien ser una mostra de manca de cientisme des de l'òptica dels enginyers. Rovira demanava, en canvi, la memòria descriptiva de les motivacions i les alternatives, que possibilitaven una informació pública del projecte per recollir les al·legacions i ajudaven a prendre decisions a qui correspongués. Per això, en un paràgraf anterior, havia criticat la Direcció General de Camins en un sol aspecte: «á saber que, si es naturalmente árduo fallar con acierto no teniendo a la vista el terreno, la dificultad se hace mucho más grande cuándo este no se presente estudiado y evidenciado cual lo exige el rigor metodizado de la ciencia».

En definitiva, en aquest article Rovira fa una defensa del seu company i amic Miquel Garriga i Roca, i d'ell mateix com a membre de la comissió que el va preferir, i la fa amb arguments que hom creuria propis dels enginyers, als quals acusa de poc transparents mentre defensa la participació pública, i repeteix l'acusació que, per altres motius, havien fet els seus mestres en la lluita contra els

44. ROVIRA, BENA, 1846, p. 204.

mestres d'obres gremials. Ens presenta una imatge de Garriga com a professional capaç, meticolós i eficaç, en defensa del qual val la pena escriure quatre articles llargs. A pesar de la manifesta amistat que els relacionava, el que aquí interessa és el tipus de defensa feta. Garriga seria, a parer de Rovira, més eficaç, més científic i es pot entendre que més liberal que els seus contrincants. Per això, ens ha semblat interessant aturar-nos ara a considerar, des de l'òptica de Garriga, el conflicte entre arquitectes i enginyers sorgit en els anys quaranta del segle passat.

2.3. GARRIGA I ELS ENGINYERS. MODERNITZACIÓ O MODERNITAT

La pugna corporativista entre arquitectes i enginyers per les atribucions respectives no hauria d'amagar alguns aspectes de la polèmica que són rellevants per a la història posterior del planejament urbà a Barcelona i que, en general, afecten l'arquitectura moderna i el naixent urbanisme. En el cas català, la confrontació té unes peculiaritats que convé fer ressaltar des del seu inici, desencadenat per l'exclusió de Garriga i Roca de la direcció de les obres de la carretera de Vic l'any 1844-1845. Es podria considerar Garriga com un cas particular d'enginyer frustrat amb una afició per les obres públiques que no va poder desenvolupar, però la resposta dels arquitectes catalans va ser generalitzada. D'altra banda, fou ben diferent a la d'arquitectes d'altres parts, en particular els de Madrid.

Garriga i els seus companys Josep Oriol i Bernadet, Antoni Rovira, Francesc Daniel i d'altres, van crear la primera revista d'arquitectura publicada a Espanya, per tal de defensar els seus drets, que creien que havia conculcat una llei de 1845, però també per donar a conèixer els seus punts de vista sobre la modernització del marc físic i del sector de la construcció i el paper tutelar i normatiu de l'Estat en les obres públiques, la ciutat, l'ensenyança de l'arquitectura i l'exercici professional. També plantejaren, menys insistentment, qüestions teòriques pròpies de l'arquitectura europea de l'època.

La història de la polèmica ha estat seguida escrupolosament i meticulosa per Bonet Correa, Miranda i Lorenzo en un llibre exhaustiu d'obligada referència que, però, en abastar un període de temps llarg, tal com demanava el seu objecte, no ha tingut en compte, a parer nostre, les particularitats de cada conjuntura històrica precisa. El nostre objectiu, en aquest apartat, es limita a analitzar la percepció del desplegament del cos d'enginyers, des de l'òptica dels arquitectes i dels agents més actius de la transformació del territori i la ciutat a la Barcelona dels primers anys del regnat efectiu d'Isabel II. Ens proposem desmentir, ni que sigui parcialment, la idea tan difosa i divulgada segons la qual l'enginyer seria el braç de les forces del progrés i de la modernitat en l'Espanya vuitcentista enfront de l'arquitecte. En un moment com l'actual en què es reconsideren les mateixes idees de modernitat i progrés, cal fer una revisió urgent d'aquesta assimilació car, lògicament, porta implícita una idea determinada de modernitat i un model precís de progrés.

Segons Bonet Correa, «La toma del poder del capitalismo industrial llevó en un primer momento, en Europa, a exaltar la figura del ingeniero civil, paradigma

del progreso y el avance de la civilización occidental».⁴⁵ Això no es compleix en el cas de Catalunya, tret que pensem que els industrials catalans, representats en aquest cas per la Diputació Provincial i la Junta de Comerç, fossin menys «capitalistes industrials» que els governs cristians, esparteristes o isabelins. La tesi que sobre això intentem de defensar és evidentment contrària a la de Bonet Correa, per qui la segregació entre els arquitectes «preocupados por el mero diseño estilístico» al servei del poder polític o del «capitalisme industrial», «eran capaces de construir obras cuya utilidad pública nadie ponía en entredicho». O bé Garriga i Rovira (però també Daniel, Mestres i d'altres) no formaven part dels arquitectes preocupats pel mer disseny estilístic, i per tant formaven part d'aquells altres professionals al servei del capitalisme industrial de què ens parla Bonet Correa, o bé aquesta interpretació no és aplicable al cas català.

No podem estar d'acord amb aquest autor quan assegura que la constitució dels enginyers com a cos estatal «acarreará consigo la protesta y reivindicaciones de los que hasta entonces habían tenido en sus manos la construcción», ja que cal tenir present que els arquitectes a Catalunya feia molt pocs anys que s'havien convertit en els únics constructors de les grans obres civils i públiques, en haver guanyat la batalla als mestres d'obres. La seva figura professional no representava una reminiscència del passat ans al contrari, era una conquesta en el procés de racionalització del sector de la construcció. Això queda clar si es segueixen les trifulgues de Cellers com a braç de l'Academia en el context català, encara dominat pels gremis en els anys vint i trenta del segle passat, i els seus enfrontaments coetanis amb el patrocinador de la classe d'Arquitectura, la Junta de Comerç, que pretenia una formació més moderna i científica que finalment va obtenir amb el seu successor Casademunt, que a partir de 1835 impartí un programa coincident en molts aspectes tècnics amb el de la nova Escola d'Enginyers de Madrid, la primera promoció de la qual es graduà l'any 1836. Els alumnes de Casademunt eren ja un nou tipus de professional portador d'un missatge de racionalitat, progressisme i industrialisme indiscutible a qui els aparegué un competidor, deslleial des de la seva òptica, amb els enginyers emparats per l'Estat, en contra de la lògica liberal. Per això van ser els primers a reaccionar davant la seva exclusió quan tot just es disposaven a posar les seves capacitats en pràctica. Ara bé, no hi feren front amb una defensa d'una tradició corporativa que no existia.⁴⁶

45. BONET CORREA, *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*, Madrid, 1985, p. 12.

46. Cal dir que l'interès d'aquests arquitectes per les obres públiques i la seva capacitat per enfrontar-s'hi no eren un cas tan excepcional en el context espanyol. En aquella època, alguns arquitectes s'havien encarregat de dirigir importants treballs d'obres públiques. És el cas de l'arquitecte Juan Bautista Peyronnet, projectista de conduccions d'aigua i fonts a Jerez de la Frontera (1856), del canal de navegació entre el Guadiana i el Guadalquivir (1837); o també l'eminent Lucio del Valle, projectista de la canalització d'aigües de Lozoya i del canal d'Isabel II a Madrid, que era arquitecte i enginyer; o Carlos Maria de Castro, autor de l'eixample de Madrid. Ja hem vist el cas de José de Nagusia, que treballava en les carreteres de Navarra el 1842. A Catalunya, Feliu Ribas, Massanés i tants altres servien per fer una relació llarga d'arquitectes que amb altres títols o sense ells es van dedicar a afers d'aquesta mena.

La clau de l'error que a parer nostre comet Bonet Correa estaria en el fet de considerar que el cas d'Espanya és assimilable al francès. Si ens circumscriuim a Catalunya, és perfectament plausible pensar que la burgesia autòctona, durant els anys trenta i quaranta, confiés més en un model descentralitzat com l'anglès per a la construcció de carreteres i obres públiques. Vegeu si no què en pensava el màxim teoritzador del desenvolupament econòmic a la catalana, Eudald Jaumeandreu, que creia que seria la iniciativa privada la que construiria aquestes infraestructures, tal com explica al seu *Curso de economía* l'any 1836. Els homes de la Junta de Comerç havien fet l'esforç de crear unes classes a Llotja per formar arquitectes, precisament perquè esperaven disposar d'uns professionals «orgànics» per projectar i dirigir també aquelles carreteres que estructurarien el territori català.⁴⁷

El que és molt cert és això que diu Bonet Correa: «Los arquitectos, que desde un primer momento consideraron que se lesionaban sus intereses de clase, alzaron su voz.» Si el conflicte de la carretera de Vic havia posat el tema en evidència i havia provocat el recurs de l'Academia de San Fernando, que s'havia resolt negativament amb la Reial ordre del 16 de febrer de 1844, fou, però, la Instrucció del 10 de novembre de 1845 la que provocà la resposta decidida dels arquitectes. Aquesta vegada ja no confiaren exclusivament en l'Academia, sinó que van crear les dues primeres revistes d'arquitectura d'Espanya. La primera en sortir fou la de Barcelona, el *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* (BENA) de Barcelona, de Garriga i els seus amics.

La Reial ordre de 1845 era una «Instrucción para promover y ejecutar las Obras Públicas», que les encomanava en exclusiva als enginyers. Arran de la polèmica, es va publicar la Reial ordre de 25 de novembre de 1846, en què es rectificava parcialment l'anterior,⁴⁸ tot i ampliar el camp d'acció exclusiu dels enginyers als avantprojectes d'eixample de ciutats. A pesar d'això la tempesta va amainar a partir de l'any 1846, malgrat la insistència d'alguns, entre els quals hi havia Garriga, que, però, es quedà bastant sol.

Tots els números del BENA estaven encapçalats per un gravat que, amb el lema «Utile Dulci», representava un tren que passava sobre un pont que travessava un riu, per on navegava un vaixell de vapor tot il·luminat per uns raigs de sol ixent. A la dreta sobre una muntanya apareixia una factoria de diverses plantes amb xemeneia, i a l'esquerra, unes restes d'un capitell i un basament de columna clàssica (jònica) al peu d'una creu de terme gòtica. En un segon pla i per darrere el pont, que era de pedra i clàssic, en la direcció del sol ixent, es veia una imatge d'un altre pont penjat metàl·lic i una presa hidràulica. Aquesta il·lustració és una declaració

47. Diu aquest autor: «Dejando aparte el caso de Inglaterra, en donde los ingenieros, por ser hombres prácticos, carentes de estudios superiores y no pertenecer a las academias, no plantean rivalidad a los arquitectos, en los países latinos, Francia, Italia y España, la cuestión será diferente.» BONET CORREA, *op. cit.*, p. 13.

48. Es reconeixia el dret dels arquitectes a construir obres civils de servei i interès particular i se'ls tornava la construcció de les presons, que anteriorment havien passat als enginyers (reials ordres de 7 i 25 de novembre de 1843).

explícita de principis respecte del que s'entenia que havia de tractar un butlletí de nobles arts. El conjunt és una composició de paisatgisme romàntic, però cal fer esment de l'absència de qualsevol construcció d'«ornamentació». La preocupació pel territori i la infraestructura és totalment evident. Però hi ha més coses. El territori està representat en el paisatge, en la vegetació i la geologia (el pont arrenca d'una roca sobre la qual es situa la fàbrica), però també en un camí que per sota el pont porta cap a l'escena del segon pla, que representa el futur, i per la creu de terme símbol del territori cultivat i colonitzat des de l'edat mitjana i alhora fita de la divisió administrativa. Les restes de columna clàssica són només això, restes disponibles per ser reutilitzades.⁴⁹

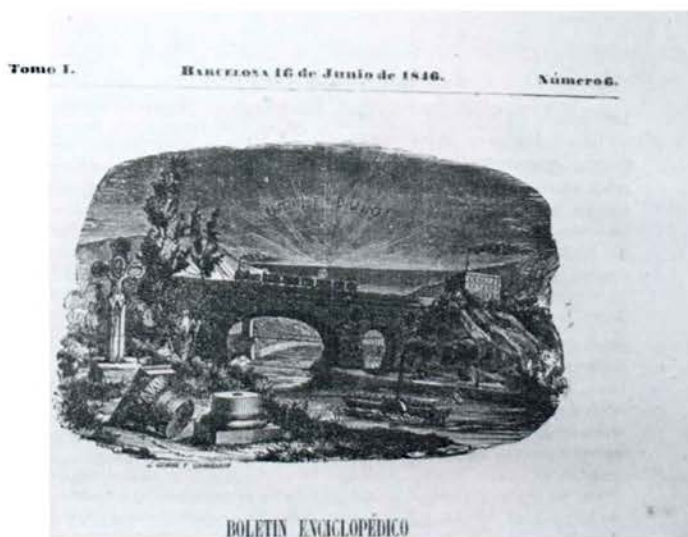


FIGURA 8. Portada del *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes*, 1846. Gravat.

El BENA va incloure en un dels seus números un article de Cesar Daly, fundador i principal redactor de la revista estrangera de més prestigi entre els arquitectes espanyols.⁵⁰ L'objectiu de Cesar Daly amb la publicació de la *Revue Générale d'Architecture et Travaux Publics* era posar en comú les capacitats

49. Per estudiar el paper de les revistes d'arquitectura en la cultura tècnica i artística de l'època, i en particular el del BENA, convé consultar el llibre d'Àngel ISAC *Eclecticism and pensamiento arquitectónico en España. Discursos, revistas, congresos. 1846-1919*. Tal com indica el títol, el llibre té un abast molt superior al de comentari de revistes, i per la seva exigència i amplitud documental, però també pel seu interès interpretatiu, ens hi haurem de remetre sovint al llarg de la nostra exposició.

50. CESAR DALY, BENA, núm. 1 (1846), p. 54-56. Amb el *Builder* anglès, la *Revue* era la de més distribució a tot Europa a més de ser la que tingué una vida més llarga (1843-1889).

d'arquitectes, enginyers i administradors per superar la divisió, al seu entendre absurda, en el tractament dels problemes territorials, urbans i de modernització de l'arquitectura. La publicació en una revista que com el BENA lluitava contra les atribucions exclusives dels enginyers no és en absolut paradoxal, ja que el missatge és el mateix a pesar de les aparences. Si Daly pretenia superar la separació històrica a França entre l'enginyeria i l'arquitectura, la ciència i l'art, a Espanya, on aquesta divisió no existia i es volia imposar, calia evitar-la. Aquest era el missatge que Josep Oriol i Bernadet volia transmetre en traduir i publicar l'article de Cesar Daly, que acabava amb una declaració a favor d'una visió integral de la realitat i contra la descomposició en el procés de coneixement: «la industria, el arte y la ciencia no son más que las tres grandes faces de la unidad universal y corresponden a lo útil lo bello y lo verdadero, que son otros tres aspectos de la misma unidad [...]».⁵¹

En primer lloc, però, passem a comentar com era la situació realment a partir de les disposicions legals. L'ampliació dels camps d'actuació dels enginyers civils a tots els nivells de l'Administració, provincial i municipal—fins aleshores s'havien dedicat a les obres estatals—, era absolutament coherent amb els criteris centralitzadors del règim municipal i amb el paper de les diputacions com a òrgans administratius, i els arquitectes de Barcelona, València, Múrcia, Lleó, Saragossa o Valladolid no ho posaren en dubte en cap de les diferents exposicions que van enviar al Govern.⁵²

Per als arquitectes de Barcelona, la qüestió tenia en primera instància un caràcter transitori: es tractava de solucionar el problema dels que tenien títols anteriors a la nova instrucció. Sobretot perquè els enginyers en actiu, a part dels poquíssims joves que havien seguit la carrera des de la recent obertura de l'Escola Especial, eren arquitectes als quals s'havia convalidat el títol. Tal com assenyalaria, un cop publicada la Reial ordre aclaridora de 1846, Josep Oriol i Bernadet, i com a punt i final a la polèmica (que no es reproduiria fins uns anys després),

Nunca han puesto en duda los arquitectos la conveniencia de crear una clase de profesores especiales para satisfacer las exigencias de la época en lo que atañe a las obras públicas nacionales: nunca han dudado de la utilidad que podría reportar al país, poseyendo al igual de las naciones más civilizadas los «ingenieros libres» [...]; pero han declamado, y a nuestro entender justamente, contra las tendencias invasoras del Cuerpo de Caminos, contra el espíritu de exclusivismo que ha mostrado en la mayor parte de las prerrogativas que ha ido adquiriendo. Si el Gobierno al crear dicho cuerpo hubiese tenido presente que no es justo dar fuerza retroactiva a las leyes; [...], hubiese observado que era un contrasentido negar a estos [els arquitectes] la aptitud que concedía a los que, sin nuevos estudios, de la profesión arquitectónica habían pasado á la de ingenieros de caminos [...]⁵³

51. *Ibidem*. Àngel Isac apunta la possibilitat que la concepció de Cesar Daly surti probablement del *Bosquejo de una Filosofía* del seu compatriota Lamennais. (Àngel ISAC, *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España...*, Granada, 1978, p. 128.)

52. Sobre la centralització administrativa vegeu Martí BASSOLS, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español*, Madrid, 1973.

53. Josep ORIOL I BERNADET, BENA, núm. 1 (1 d'abril de 1846), p. 1-3.

El problema l'hem de situar, per tant, en el moment en què, en fundar-se l'escola d'enginyers, alguns arquitectes interessats en les obres públiques van optar per entrar-hi i convalidar el títol mentre que d'altres no ho van fer creient que, atesa la legislació existent, podrien dedicar-se a les obres públiques com a professionals liberals i que els enginyers de l'Estat tindrien un altre paper, potser més administratiu. Per això el problema es va situar en primer lloc en la transitorietat de la convalidació de títols, però també en les prerrogatives del Cos d'Enginyers i les conseqüències econòmiques que assumia l'Estat atès el seu caràcter funcional. El primer article del BENA ja plantejava aquests aspectes, que també havien plantejat els arquitectes de València en la seva exposició a la reina, especificant, a més, el problema de les obres públiques de reg i desguàs, «que hasta ahora habían dirigido con tanta aceptación y economía de los pueblos de esta ribera del Júcar, donde se verifican repetidas construcciones de esta clase».⁵⁴ L'acusació general era a l'efecte de retroactivitat. Des d'un punt de vista jurídic, l'exposició més concloent és, potser, la dels arquitectes de Valladolid, que es queixaven que «en una Real orden reglamentaria, y al parecer de interés secundario, se halla implícita la derogación de las leyes».⁵⁵ És el que resumia Josep Oriol Mestres el gener de 1847: acceptava la necessitat d'especialització però criticava els efectes retroactius de les disposicions oficials.⁵⁶

Els arquitectes, que eren els que perdien atribucions, tingueren la necessitat de legitimar teòricament la seva reivindicació i mirar-s'ho des d'una òptica històrica. Com que la simple reacció proteccionista no era defensable, reivindicaren el tronc comú amb l'enginyer de camins com a figura especialitzada, fruit del procés de transformació de l'arquitectura, cosa que els va permetre defensar aquells arquitectes que s'havien especialitzat de facto en les obres públiques i que ja es consideraven, per dir-ho així, enginyers de camins. Però es revoltaren en veure que l'Estat feia taula rasa de la situació i els exclouia en favor dels nous i futurs titulats, anàlogament al que ocorreria més endavant a Barcelona amb el disseny de nova planta de Cerdà, que pretendria obliterated la ciutat existent en no contemplar les situacions transitòries en la seva transformació.

Quan semblava que el tema no donava per més, va esclatar una nova polèmica sobre la reforma dels estudis d'arquitectura i enginyeria, aquest cop amb el *Boletín Español de Arquitectura* (BEA), revista fundada a Madrid dos mesos després del butlletí català.⁵⁷ S'hi poden constatar grans divergències entre els arquitectes «de província» –representats pel butlletí català– i els de la capital, que,

54. Reproduït al BENA, núm. 1 (1 d'abril de 1846), p. 3-6.

55. BENA, núm. 7 (1 de juliol de 1846), p. 97-99.

56. Vegeu Josep Oriol MESTRES, BENA, I, núm. 20 (16 de gener de 1847), p. 305-315.

57. ZABALETA, «Arquitectura y obras públicas», BEA, I, núm. 18 (16 de desembre de 1846), p. 283-287. Aquest article era la rèplica del BEA a un altre aparegut a *El Español*, núm. 749, del 4 de desembre de 1846, i al seu torn va provocar-ne un de Josep ORIOL I BERNADET: «Contestación al artículo del Español del 16 del último diciembre», BENA, I, núm. 20 (16 de gener de 1847), p. 305-315. Ambdues revistes tractaven de demostrar la capacitat dels arquitectes per dur a terme les obres públiques en el context espanyol, que consideraven semblant a la dels enginyers pel que feia a precisió, solidesa i economia.

amb molts més encàrrecs oficials d'obres monumentals i amb una presència més antiga dels enginyers en el seu entorn, tenien una òptica diferent. La nova polèmica entre arquitectes fou molt dura i la protagonitzà Garriga, que en una sèrie d'articles molt agressius acusà els madrilenys de defensar els interessos dels enginyers. Els arquitectes de Madrid que controlaven l'Academia de San Fernando o hi tenien accés creien que l'exercici professional de l'arquitectura a les províncies havia tocat fons –als pobles i ciutats petites es preferia els paletes als arquitectes– i proposaven de solucionar-ho a través de mesures centralitzadores en l'expedició dels títols d'arquitecte i coercitives pel que feia al compliment de les lleis pels ajuntaments, tot renunciant a les obres públiques en favor dels enginyers.

Per respondre als arquitectes de Madrid i pensant, de ben segur, en els esforços que havia hagut de fer per anar a estudiar i convalidar els seus estudis a la cort, Garriga proposà un sistema de beques finançades per cada diputació per enviar els millors estudiants d'unes futures acadèmies provincials a acabar els estudis a Madrid. Entre els que ho fessin també s'establirien uns premis per anar a estudiar a l'estranger. D'aquesta manera s'avançaria en «la uniformidad de la enseñanza» i es potenciarà una competència provincial positiva. En el mateix article també proposava un nou sistema més competitiu i restrictiu d'accés al funcionariat de l'Estat.⁵⁸

La polèmica entre arquitectes reflectia dos models diferents d'estructuració del nou Estat en el moment en què s'organitzava el «ram» de la construcció. Mentre els arquitectes discutien amb virulència, l'any 1846, els efectes de l'ampliació de prerrogatives dels enginyers, aquests no van sentir la necessitat de contestar, cosa que confirma les acusacions de prepotència al si de l'aparell de l'Estat, que era el principal retret que els feien.⁵⁹

58. «En los destinos públicos deberían admitirse, por rigurosa antigüedad, a medida que resultasen vacantes las plazas que otros hoy ocupan, los facultativos clasificados [...] de “sobresaliente” en su respectivo ramo, con preferencia a los demás que no reuniesen esta circunstancia. Ellos sólo disfrutarían sueldo de la nación, y en su totalidad compondrían un cuerpo honorífico facultativo español, organizado con escala de ascensos distinguido con rico uniforme, a quien exclusivamente acudiría el gobierno para consultarle en los asuntos que ocurriesen. Los demás facultativos en general ejercerían libremente su profesión [...]», GARRIGA, BENA, 1846, p. 195-198.

59. El BENA publica a partir de l'1 de juny de 1846 dos articles de l'arquitecte Feliu RIBAS amb el títol de «Centralización», BENA, I, núm. 3, p. 65, i núm. 5, p. 82.

El BEA, per la seva banda, publicava unes observacions «sobre el decreto de organización de la Escuela especial de Arquitectura» formades per «R. y Z.» (Juan AMADOR DE LOS RÍOS i Antonio ZABALETA), BEA, núm. 2 (15 de juny de 1846), p. 13-15; núm. 5 (15 de juliol de 1846); núm. 6 (15 d'agost de 1846); núm. 8 (15 de setembre de 1846), p. 62-63. El butlletí català publica, l'1 de setembre de 1846, un article de Garriga sobre «Medios para mejorar el estado de la arquitectura y de los arquitectos en España», BENA, núm. 13, p. 193-199. Posteriorment es publiquen els articles de Garriga titulats «Alerta!», BENA, I, núm. 14 (16 d'octubre de 1846), p. 217; i núm. 16 (16 de novembre de 1846), p. 244-246. El *Boletín de Madrid* respon amb un article titulat «Alerta!», BEA núm. 12 (15 de novembre de 1846), p. 94-96, i amb un altre sense títol posterior (BEA, núm. 13 (1 de desembre de 1846), p. 100). Amb data d'1 de novembre de 1846, s'inclou al BENA un «remitido» des de València (p. 231) que fa referència a un article de l'arquitecte valencià senyor Monmeneu, que va rebre una resposta del BEA. El mateix arquitecte va enviar aleshores un «comunicado a los Srs. Redactores del *Boletín español de arquitectura*». Per fi, GARRIGA escriu un article al BENA (I, núm. 18 [16 de desembre de 1846], p. 277 i 278) titulat «Polémica».

2.3.1. TOPOGRAFIA I ESTADÍSTICA

El BENA dedicà una atenció preferencial a la topografia, cosa que no ha d'estranyar perquè és la disciplina que millor simbolitza la síntesi de l'esperit científicopositivista i la sensibilitat romàntica, que els seus redactors preconitzaven.

La topografia és un tipus de descripció de la natura, com ho és el pasatgisme, disciplina romàntica per excel·lència que va modelar el gust oficial i acadèmic i el popular a la Barcelona de l'època.⁶⁰ El BENA, en el seu primer número, dins la secció biogràfica dedicà una ressenya al pintor Pau Rigalt i Fargas, del qual valorava «la pureza y verdad de sus paisajes». El signant de l'article era l'arquitecte i professor de matemàtiques i trigonometria Josep Oriol i Bernadet, que es considerava deixeble seu, fet que il·lustra la dependència entre la topografia i el paisatgisme, que, malgrat tenir objectius diferents, comparteixen una sensibilitat especial respecte a les potencialitats del territori.⁶¹

L'existència de la topografia, considerada com una part de l'estadística, només fou factible en el moment en què aparegué la possibilitat de mesurar objectivament el relleu amb la invenció de la corba de nivell, que es una típica aportació de la Il·lustració científica. El sistema inventat per M. de Carla tingué una divulgació molt ràpida i paral·lela a la del sistema mètric decimal, atesa la seva utilitat per dissenyar amb molt de rigor tècnic i econòmic els nous traçats de canals, de carreteres i de ferrocarrils.⁶²

El domini que els joves arquitectes i enginyers tenien sobre aquests dos sistemes va ser element valuós per fer valer la seva superioritat sobre altres oficis tradicionals, i la topografia, entesa com a informació prèvia irrefutable del projecte, era una de les reivindicacions més insistents de Garriga i els seus companys, fins al punt de poder dir sense exagerar que el coneixement topogràfic fou una de les obsessions més presents en les idees d'aquest grup d'arquitectes catalans: almenys el consideraven tan important per a l'exercici de la professió com el coneixement de la trigonometria o de la hidràulica.

60. Respecte al paisatgisme a la Catalunya de l'època, vegeu Francesc FONTBONA, *El paisatgisme a Catalunya*, Barcelona, Destino, 1979. Del mateix autor vegeu també el tom «Del Neoclassicisme a la Revolució. 1808-1888», dins *Història de l'art català*, volum VI, Edicions 62, 1983, coordinat per Francesc Miralles.

61. Subratlla que «En la época liberal del año 20, dirigió muchos monumentos cívicos» i que «La I. Junta de Comercio de Cataluña en 1825 le nombró Director de la nueva clase de Perspectiva y Paisaje que estableció en la casa Lonja; y en 1827 la enriqueció el Sr. Rigalt con una coleccion de paisajes originales en tinta china, que son modelos acabados en su género [...] son dignos de memoria honrosa los 16 paisajes al óleo originales que posee la Junta de Comercio [...]».

62. La invenció de la corba de nivell com a mètode per representar el relleu és de M. de CARLA, que el 1782 ho expressa en el *Methode nouvelle pour exprimer rigoureusement sur les cartes terrestres et marines les hauteurs et les configurations du terrain*, «Publiée par Dupainó Triel père, géographe du Roi et de Monsieurs, cloître de Notre-Dame à Paris. 1782». Citat al catàleg de l'exposició «Espaces Français», Archives Nationales, 1987.

Dins del programa racionalitzador dels ensenyaments i d'estructuració de les diferents «classes» de professionals en el món de la construcció, els agrimensores van merèixer una sèrie d'articles monogràfics al BENA.⁶³ Garriga creia que havien de seguir el curs comú, a les acadèmies provincials que preveia, amb els arquitectes i enginyers civils. En el curs s'incloïa el dibuix topogràfic, «en cuyo estudio debería el alumno ejercitarse incansablemente durante los tres años del curso, ocupándose en el dibujo de lápiz como el de tinta imitando el grabado, y en los lavados el claroscuro y colorido». Assignatura de gran transcendència, l'aixecament topogràfic era una de les bases més importants en què s'havia de recolzar la «regeneració» del país, tal com fa veure en els següents termes:

tan luego como el gobierno se proponga crear el catastro del reino y sentarlo sobre datos fijos y ciertos, operación de la que dependen el orden y el bienestar de la nacion, y cuya falta es de presumir haga estrellar no solo el sistema tributario sino también todos los demás que se proyecten para mejorar el ramo de hacienda pública en España.

Aquesta havia estat una antiga aspiració dels il·lustrats que ara Garriga pretenia d'organitzar sistemàticament. En aquest sentit, és molt simptomàtic un article seu anterior titulat «Estadística», on proposava, després de subratllar-ne la importància per al bon govern del país, de destinar el cos d'enginyers a la realització del mapa d'Espanya: «[...] país en que un numeroso cuerpo científico, se halla condenado a una completa inacción por falta de recursos rentísticos.»⁶⁴ Per començar-lo, els ajuntaments haurien de presentar, en el termini de dos anys, l'aixecament del plànol topogràfic del seu terme, que haurien de confiar a arquitectes, mentre que la triangulació destinada a situar les capitals de província s'hauria de confiar a una comissió central d'enginyers —de la qual especificava la composició— de la mateixa manera que també els correspondria la de cada província. Per tal d'unificar, proposava una quadrícula base i un seguit d'escales segons l'àmbit del plànol, des del de tot Espanya a 1/1.000.000 fins al de les propietats particulars a 1/500, i especificava el tipus d'informació que calia exigir i les memòries que haurien d'acompanyar-los. En definitiva, l'article, més enllà d'intervenir en la distribució de responsabilitats entre arquitectes i enginyers, constituïa sobretot un pla intel·ligent per dur a terme

63. Així per exemple, Oriol i Bernadet escrigué un article historicoteòric com a introducció de la presentació del Programa de Exámenes para Agrimensores de la Diputación, que dona una imatge fidel de l'alt nivell de capacitat que s'exigia a aquests tècnics pel que fa referència a matemàtiques i dibuix. ORIOL I BERNADET, BENA, 1846, p. 100-102. Posteriorment Garriga i Roca publicà un altre article on explicà un nou pla d'ensenyança «para la clase de agrimensores, con arreglo a su instituto», on proposa un curs de tres anys amb un examen rigorós d'ingrés. Inclou, a part de l'àritmètica, la geometria i «prolegómenos» de geologia i dibuix lineal, unas «nociones ideológicas y gramaticales y ejercicios de composición» ja que «es preciso que sepa lo bastante para manifestar sus ideas á voz y por escrito con orden, claridad y corrección» (*Ibidem*).

64. GARRIGA I ROCA, «Estadística», BENA, 1846, p. 74 i 75.

l'aixecament del plànol topogràfic i cadastral de tot l'Estat, que aleshores es considerava urgent.

L'article va tenir ressò perquè al mes següent de la seva publicació va aparèixer la Reial ordre de 25 de juliol de 1846, que manava que s'aixequés el plànol geomètric de les poblacions de «crecido vecindario» i se n'exigia la presentació en el termini d'un any. Aquesta reial ordre fou de molt difícil acompliment, però gràcies a ella es disposa actualment d'una informació important de l'estat de moltes ciutats espanyoles en aquella època. Veurem que també creà una certa confusió, ja que l'expressió «plànol geomètric» incloïa l'aixecament topogràfic i la proposta de millores, és a dir, confonia la informació amb la proposta del projecte. L'origen de la confusió la podem trobar en una interpretació de l'article de Garriga esmentat en què deia: «¿No seria otra ventaja para realizar el mismo pensamiento, enlazar con el levantamiento del plano general de España, el estudio de sus caudalosos, pero estériles rios, no menos que el de las mejoras de que es susceptible en su mayor parte el sistema de carreteras nacionales y provinciales que tanto entorpece nuestro tráfico?» Garriga havia proposat aprofitar el moment de l'aixecament per estudiar les millores, tot i que l'objectiu era més ampli i sobretot tributari. Sigui com vulgui, això confirmaria la relació entre la Reial ordre i l'article de Garriga, que en seria l'inspirador. Aquesta confusió motivaria en part la que l'Ajuntament de Barcelona tingué en el moment de fer el pla d'eixample, com veurem més endavant.

Com és natural, la reivindicació del plànol geomètric es pot documentar des de molt abans que aparegués l'article de Garriga. Ell mateix, en una carta de l'any 1844, és a dir, dos anys abans, ja s'oferia a l'Ajuntament de Barcelona per aixecar-ne un com el que ja havia fet per al Masnou, i en el primer número del BENA, d'1 d'abril de 1846, havia escrit:

Está al alcance de los menos inteligentes la absoluta necesidad del plan geométrico o icnográfico de toda población que haya de ser beneficiada con las mejoras de que es susceptible, pues únicamente sobre este plano es donde pueden hacerse hábilmente los estudios de rectificación, regularización y ensanche de que sea capaz, destruyendo paulatinamente tanto licencia y capricho como se notan en casi todas las poblaciones del Reino, ocasionando el descrédito de los profesores de arquitectura y el de las corporaciones que tienen a su cargo la policía y hermoseo de aquellas.⁶⁵

Paral·lelament, en el mateix BENA, Rovira i Trias va dedicar el primer de dos articles titulats «Mejoras en Barcelona» a fer veure la necessitat del plànol topogràfic de Barcelona, concretada en sis avantatges, el primer dels quals era el seu paper de guia per orientar-se a la ciutat, «intrincado laberinto que debe recorrerse medio a tientas, cuyas entradas y salidas solo pueden conocerse despues de haberse perdido un millon de veces», tant per als forasters com per als barcelonins, «cuya

65. GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 12.

clase de negocios les ponen en el caso de saber á cada paso la situación de ciertas calles cuales nombres ignoraban». Aquesta idea del laberint serà repetida constantment i justificarà la publicació de les primeres guies precisament en aquesta època. El plànol geomètric oferiria, i aquest n'era el segon avantatge, una prova més als estrangers «de lo adelantada que se halla esta capital respecto a las demás del reino». Els altres avantatges fan referència a la possibilitat de definir millors i planificar les transformacions, i en parlarem més endavant.⁶⁶

En realitat, la carrera per ser la primera capital que disposés d'un plànol geomètric la va guanyar Madrid, i, com no podia ser d'altra manera, el BENA va recollir la notícia i va reproduir un article publicat originalment a *El Español*, amb un llarg comentari de Garriga en què aprofitava per criticar l'aplicació de la Reial ordre sobre plànols geomètrics que feien molts ajuntaments perquè l'encarregaven per subhasta o bé l'encarregaven a mestres d'obra i aparelladors.⁶⁷

Per bastir de soca-rel un nou sistema cartogràfic modern, la normalització de les escales era una qüestió bàsica que calia plantejar. Garriga i Roca, al seu article «Estadística», proposava unes escales normalitzades segons el sistema mètric decimal, que s'aplicava a França i que a Espanya encara era bastant desconegut.⁶⁸ Les escales que Garriga i Roca considerava eren les 1/1.000.000, 1/200.000, 1/20.000, 1/5.000 i 1/500, incloent l'adoptada des de l'any 1841 per als projectes de carreteres, que era la 1/20.000. Era un escalat més manejable que el

66. ROVIRA I TRIAS, BENA, 1846, p. 92-94. De fet, l'origen de la vinculació entre aixecament de plànols i possibilitat de millors es remunta al conegut i difós llibre de Pierre Patte *Memoires*, que demostra que la idea de l'aixecament topogràfic de la ciutat va lligada des de l'inici a la idea de millora d'aquesta.

67. La Reial ordre era de 25 de juliol de 1846 i el BENA l'havia reproduït íntegrament (BENA, p. 179). El plànol de Madrid era dels arquitectes, professors a l'Escola de Camins, Merlo, Gutiérrez i Ribera i a escala 1/2.500 (una polzada cada 100 pams) a més de 504 fulls a escala 1/312,5, on ja s'havien començat a dibuixar les rectificacions de les alineacions. Vegeu BENA, p. 348-350 i 367-371.

68. Vegeu BENA, 1846, p. 212. La comissió encarregada de fer els formularis per a la redacció dels projectes d'obres públiques l'any 1846 encara explicava amb dificultats el sistema relatiu de definir escales, i deixava veure que el mètric decimal no era gaire divulgat: «Aun antes de aparecer la instrucción citada, los ingenieros de caminos ya tenian una opinion casi unánime en este punto. Hace mucho tiempo que habían considerado como la escala fundamental de sus planos, la unidad de medida á que se refiere la unidad itineraria mandada observar por la Real cédula de 26 de enero de 1801, y siendo la última de estas unidades de 20.000 pies de Castilla, tomaron uno de ellos para representar en los planos nuestra legua legal, expresando la escala por la relación de 1/20.000 que se lee: uno por veinte mil de donde resulta que un plano formado con la escala 1/20.000 pueden tomarse las distancias en varas, metros, pies ingleses, etc, sin más que dividir cada una de estas unidades de medida de la manera indicada», BENA, 1846, p. 214. Com es pot veure, es tractava d'una novetat que s'intentava explicar de la manera més gràfica possible. «En la nueva carta de Francia, construida con arreglo á la escala 1/30.000, un ingeniero español puede hacer uso de esta relacion en medida de su pais para tomar en varas o en pies de Castilla todas las distancias, á pesar de que en el levantamiento de esta carta solo se haya hecho uso del metro.» El BENA va publicar la circular completa: «Circular á los señores gefes políticos é ingenieros gefes de distrito remitiendo los formularios aprobados para la redacción de los proyectos de obras públicas de caminos» (p. 180-184, 211-214 i 225-227). També havia publicat prèviament el «Pliego de condiciones generales para las contratas de obras públicas de caminos, canales y puertos» (p. 161-166).

que s'establí el mateix any 1846 per a la redacció dels projectes d'obres públiques, constituït per les escales de denominador múltiple $1/40.000$, $1/80.000$ i $1/100.000$ per als plànols generals que «sirvan de quadro de reunión de las diferentes partes de un proyecto» i $1/10.000$, $1/5.000$ i $1/2.500$ per als detalls, que malgrat coincidir amb les adoptades a França per als treballs topogràfics i de cadastre, només es destinaven als projectes d'obres civils.⁶⁹ Aquest escalat del formulari de carreteres produí que el plànol de Madrid es fes a $1/2.500$ i que per als plànols geomètrics de ciutats (Reial ordre de 25 de juliol de 1846) s'establís l'escala divisora $1/1.250$, que si bé tenia l'avantatge de correspondre's amb una polzada per cada cent peus, s'hagué de canviar pocs anys després en establir-se, amb el sistema mètric decimal, les escales $1/2.000$, $1/1.000$ i $1/500$ com les normals per a aquesta mena de treballs urbans, tal com reclamava Garriga.

Malgrat la referència a l'exemple francès, la distància abismal que separava –com a mínim, en cinquanta anys– les previsions del Govern espanyol de l'època de les franceses anteriors no s'escurçaria. L'experiència monumental de l'aixecament del territori de França emprès al set-cents no tan sols no s'havia produït a l'època a Espanya sinó que el seu nivell de sistematització continuà essent una fita inassolible. Malgrat la falta d'un aixecament sistemàtic del mapa espanyol i de plans estructuradors del territori reivindicats per Garriga, en els anys cinquanta es definiria una certa política de ferrocarrils que, per equivocada, es demostrà totalment inservible des del punt de vista estructurador i nacional, tal com ha estat posat en relleu per molts autors i tindrem ocasió de comentar.⁷⁰ La revista dels arquitectes catalans recollí les primeres disposicions governatives sobre «camins de ferro» de l'any 1846, que tractaven de les condicions per a les concessions, entre elles les que feien referència als documents tècnics i les escales, sense comentar-les.⁷¹

2.3.2. PROJECTES D'OBRES PÚBLIQUES

L'estructuració del territori català centrà l'interès dels redactors del BENA, que ressenyaren l'aprovació d'aquells projectes d'obres públiques d'interès econòmic i proposaren la redacció dels que creien més urgents. Aquest era el cas de la ja esmentada carretera de Vic, a la qual el seu autor atribuïa un paper important en aquest sentit, si es prolongava fins a Puigcerdà i «Aburmadam», perquè «no solo reducía de dos días la distancia en Paris, sino que también hacia

69. A més s'establien les escales $1/400$, $1/200$, $1/100$, $1/50$ i $1/25$ per a detalls dels elements constructius.

70. A la p. 16 del número 1 de la revista es diu: «Camino de Hierro de Figueras a Murcia. El gobierno ha concedido el término de diez y ocho meses para formar este gigantesco proyecto. Nosotros concedemos por nuestra parte el plazo de nueve meses para demostrar que este proyecto-monstruo (estamos en España) no tiene ni puede tener más objeto que hacer un buen negocio de bolsa [...]; ¡Cuántas paparruchas en materia de caminos de hierro! ¡Pobre nación si te ha de venir la felicidad de parte de los extranjeros!»

71. BENA, 1846, p. 129-147.

una verdadera revolucion mercantil en nuestro pais, abriendo el mercado en distintos puntos del principado [...]».⁷²

Val la pena aturar-se en els arguments de Garriga per justificar una carretera entre Mataró i Llinars, que considerava d'una necessitat imperiosa, per veure la influència o com a mínim una coincidència de J.B. Say, que trenta anys abans els havia utilitzat. Diu Garriga:

La incontestable utilidad de dicha carretera, hace que solamente indique por ahora el objeto y el beneficio en general que podría procurar a este país y a la nación entera el simple gesto que su realización exige [...]. Patentes son las inmensas ventajas que produciría este camino explotando por su medio las ricas y abundantes maderas que hoy día se pierden en las faldas del Montseny, sin apenas provecho alguno y al propio tiempo que por desgracia se carece de ellas en las inmediaciones de los arsenales y astilleros españoles.⁷³

Aquesta preocupació per justificar les obres públiques era típica de Say, que les considerava, no una pèrdua, ans una inversió diferida:

Je voudrais pouvoir conduire avec moi les personnes qui pourraient concevoir quelques doutes sur ce point, jusque dans les gorges des montagnes du Jura, en Auvergne ou dans les Pyrénées. Je leur montrerai des arbres de cent pieds de haut qui ne valent pas un sou. Que dis-je? Qui n'ont aucune valeur puisque leurs propriétaires les laissent périr sur place. Je leur montrerai ensuite ces mêmes arbres, ou les planches qui en proviendraient, conduits par des transports faciles sur les quais d'une grande ville, acquérant dès lors une valeur et fournissant des produits neufs aux besoins de l'industrie.⁷⁴

72. GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 187.

73. Garriga es remet a les tesis exposades pel diputat senyor Pinzon, «dirigidas a probar lo inoportuno de haberse encargado la construcción de buques españoles en Inglaterra y en otros puntos del extranjero». Afegeix Garriga: «Cuando se trata al parecer de sacar á nuestra reducida marina del estado de abandono en que por tantos años se la tuvo sumida; cuando se aparenta volverla a la altura en que se encontraba en la víspera misma del malhadado combate de Trafalgar.» GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 27. Garriga havia treballat en aquella carretera, tal com ens informa el BENA, 1846, p. 16.

74. J. B. SAY, *Des canaux de navigation dans l'état actuel de la France*, París, 1818, p. 6. Citat per B. FORTIER i B. VAYSSIERE, «L'architecture des Villes. Espaces, cartes et territoires», *Urbis*, III (1980). Aquest argument, el de la infraestructura com a inversió retardada, que uns anys després Cerdà també utilitzaria, de la mateixa font (inf. cap. 2. «L'avantprojecte de Cerdà»), fou segurament l'argument decisiu perquè el Govern permetés l'eixample de Barcelona. Sobretot perquè la inversió l'havien de fer els privats i repercutiria en la base imposable. Una segona constant remarcable dels escrits apareguts en el BENA al llarg de tota la seva trajectòria foren els comentaris relatius al cost de les carreteres, amb la consegüent acusació als enginyers de ser exagerats en els seus pressupostos, posant a la vegada en relleu la seva mala gestió quant a la previsió i al desenvolupament dels treballs en curs. Així ho denuncià el BENA en els casos de la «hijuela de Granollers», de la carretera de Terrassa (feta per I. Cerdà), la de Calaf a Cervera, la d'Olot, etc. Vegeu BENA, 1846, p. 42 i 112. D'altra banda, el BENA també informà d'obres de canals, com el de la Infanta, o d'un altre previst per al marge esquerre del Llobregat, que no s'arribà a construir mai.

El butlletí també féu referència als ponts, dels quals el BENA destacà el pont penjat sobre el Cinca, a Fraga, per haver estat construït amb capital, tècnics i mitjans de Barcelona i per això «tal vez es el primero que puede llamarse nacional, no se ha mendigado nada al extranjero, pues todas las piezas materiales han sido contruidos en España y colocados por hijos de la misma nación».

2.4. EL CONFLICTE ENTRE EL *BOLETÍN ENCICLOPÉDICO DE NOBLES ARTES* (BENA) I EL *BOLETÍN ESPAÑOL DE ARQUITECTURA* (BEA). L'IDEARI ARQUITECTÒNIC DE GARRIGA

Dos mesos després de l'aparició del BENA a Barcelona, sortia a Madrid, l'abril de 1846, el *Boletín Español de Arquitectura* (BEA), redactat per Antonio Zabaleta i José Amador de los Rios, amb l'objectiu coincident de defensar els interessos dels arquitectes enfront del que consideraven una invasió dels enginyers, però amb un accent més doctrinal, atesa la personalitat dels seus autors, la majoria dels quals eren professors de l'Escola Especial d'Arquitectura i de la Comissió Central de Monuments.

Les discrepàncies entre ambdues revistes no tardaren gaire a emergir a la superfície i la polèmica saltà quan el BEA, que representava una posició més institucional, es declarà favorable al Reial decret de 25 de setembre de 1844 i acceptà, almenys parcialment, el Reial decret de 10 d'octubre de 1845, que regulava l'execució de les obres públiques en favor del cos d'enginyers; però el debat derivà cap a la reforma de l'ensenyament de l'arquitectura.⁷⁵

En el número 2 del butlletí madrileny, Amador de los Rios i Zabaleta publicaven un article conjuntament titulat «Sobre los medios de mejorar el estado de la Arquitectura y de los arquitectos», on proposaven noves bases per conciliar les tensions professionals amb els enginyers. Fou contestat virulentament pel butlletí català ja que la primera de les bases proposava com a única titulació vàlida la de l'Academia de San Fernando. A més era ambigua o implícitament acceptava l'exclusió dels arquitectes de les obres públiques. La base segona permetia als arquitectes de les acadèmies «provincials» l'exercici professional però limitant-lo a la província respectiva.⁷⁶

75. Ja a la ressenya que fa el butlletí català de l'aparició del nou butlletí es palesa una certa desconfiança (BENA, 1846, p. 198). Coincidim amb Àngel Isac quan diu: «el periódico madrileño se mostró menos preocupado por los efectos negativos». Àngel ISAC, *op. cit.*, p. 135.

76. Anteriorment, en els números 3 i 4 del BENA (1 i 16 de juny de 1846) havia aparegut un article de l'arquitecte FELIX RIBAS titulat «Centralización» on es proposava una escola única per a arquitectes i enginyers, i unes escoles preparatòries a les províncies, tot criticant la política seguida pel Govern perquè «ni es la más económica, ni la que puede dar la unidad, que es el resultado que se debe buscar en la centralización». Es tractava de convertir totes les escoles gratuïtes, com la de la Junta de Comerç a Barcelona, en parts de l'Academia. D'aquesta manera es podrien cooptar els joves amb capacitat i becar-los per anar a Madrid a acabar els estudis; així també es podrien modernitzar i unificar tots els programes amb més control. FELIX RIBAS, BENA, 1846, p. 67.

En el número 7 del BENA (1 de juliol de 1846) aparegué la primera reacció en forma d'una carta de l'arquitecte valencià Jordi Gisbert, i en el número següent Josep Oriol i Bernadet proposava d'equiparar els acadèmics de San Fernando amb els de San Carlos, San Luis i totes les acadèmies d'Espanya. A partir d'aquí s'inicia la polèmica entre els dos butlletins, que va durar un any.⁷⁷ Malgrat coincidir en la necessitat de centralització i de buscar la unitat organitzativa a escala estatal, el sistema dels madrilenys es considerava coercitiu. Malgrat que els madrilenys intentaren elevar el nivell de la discussió teòrica, foren acusats pels catalans de voler mixtificar el tema, de voler construir sense tenir en compte la realitat i de desconfiar de la capacitat dels arquitectes que no vivien a Madrid. La polèmica va fer-se bastant agra, en gran part a causa del to de Garriga, que en un moment donat acusà els madrilenys de funcionar a cop de reial ordre. En qualsevol cas va servir perquè es corregís la legislació en el sentit que demanaven els catalans.

Els de la revista de Madrid demostren tenir unes ambicions teòriques més ajornades, relacionades amb l'arqueologia i la història de l'arquitectura típiques de l'arquitectura europea contemporània, preocupats per la *querelle* dels estils estil, en la qual es decantaren cap a l'eclecticisme. Als catalans, cap dels quals era professor excepte Josep Oriol i Bernadet, els costava més d'adoptar un to magistral i es preocuparen més pels avenços tecnològics de la construcció i pel problema de la ciutat, sense aprofundir gaire en aquella qüestió, limitant-se a una oposició genèrica al dogmatisme «exclusivista».⁷⁸ Pel que fa a l'arqueologia, el BEA va informar freqüentment de les activitats de la Comissió Central de Monuments i del seu primer treball, que fou l'estadística monumental per catalogar i protegir els monuments espanyols, i José Amador de los Rios hi va escriure un article cabdal, «Sobre la necesidad de escribir la Historia de la Arquitectura en España, y sobre la influencia de este estudio en el de la civilización española». Per la seva banda, Antonio de Zabaleta hi escrigué un llarguíssim article on desmuntava la teoria vitruviana sobre les proporcions dels estils, basant-se en els amidaments que ell mateix havia fet a Sicília.⁷⁹ Els

77. El BENA número 8 (16 de juliol de 1846) publicà l'article del BEA que havia estat l'origen de la discussió. La polèmica és bàsica per a qui vulgui estudiar la història de l'organització professional del món de la construcció a casa nostra. Pel que fa a nosaltres, ens limitarem a ressenyar que a part dels articles citats cal veure els articles del BENA següents: J. ORIOL I BERNADET, p. 184 i 185; Miquel GARRIGA I ROCA, p. 193-199, 209-211, 216-218, 244-247, 253-255, 258-266, 277 i 278. A les p. 283 i s., que corresponen al número 18, de 16 de desembre de 1846, es publica una carta de Zabaleta amb un comentari de la redacció en què es dona per tancada la polèmica ja que passa per davant la que els dos grups tenen amb els enginyers. En el llibre d'ISAC (*op. cit.*, nota 60, p. 136) s'hi ressenyen els articles corresponents del BEA.

78. Vegeu els llibres de COLLINS, DE FUSCO, PATETTA ressenyats a la bibliografia II.1.

79. L'article d'A. de ZABALETA es titulava «Rápida ojeada sobre las diferentes épocas de la Arquitectura, y sobre sus aplicaciones al arte de nuestros días». Tot i que volia incloure l'arquitectura gòtica i la seva aplicació a l'arquitectura contemporània, no el va acabar i es quedà en l'arquitectura grecoromana (BENA, 1847, p. 350). Demostrà estar al dia del debat francès en defensar la policromia a l'arquitectura grecoromana. Amador de los Rios féu una tasca arqueològica destacada i fou secretari d'aquella comissió oficial organitzada l'any 1844. Havia publicat, tal com recorda Isac, *Sevilla pintoresca* i *Toledo pintoresco*. Àngel ISAC, *op. cit.*, p. 134.

redactors del butlletí català no proposaren en cap moment projectes d'aquesta envergadura arqueològica, simplement perquè no tenien els mitjans per fer-los. Tanmateix, no vacil·laren a l'hora d'encoratjar una empresa com l'excavació científica de la ciutat de Tarragona, o d'Empúries, si bé els van dedicar un article relativament curt. Pel que fa a l'arquitectura contemporània, el BEA publicà un altre article de Zabaleta, titulat «Aplicación del arte antiguo al arte moderno. Sistemas opuestos. La Academia, la Escuela Gótica, y los eclécticos en Francia», on explicava la polèmica en curs a França. Zabaleta hi rebutjava la proposta eclèctica de barreja d'estils que aleshores feia l'Acadèmia francesa i es pronunciava contra l'«exclusivisme» dels goticistes, mentre s'alineava clarament amb els eclèctics, entenent com a tals els que estaven disposats a utilitzar tots els estils sense «exclusivisme» però respectant-ne la integritat en cada obra i buscant-ne la millor adaptació a les necessitats de la societat moderna.⁸⁰

En el butlletí català, la lluita contra l'exclusivisme i l'eclecticisme mixtificador era la mateixa, però no va merèixer gaires articles específics, sinó que emergia com a rerefons en els dedicats a comentar algun projecte concret que s'estava realitzant, o també en les propostes per racionalitzar els estudis d'arquitectura.⁸¹ Semblen dignes de retenir dos articles, el primer de Josep Oriol i Bernadet, que és el component de la redacció més interessant en aquest tipus d'especulacions, titulat «Del origen de los órdenes de arquitectura y en especial del orden dórico», que no es va acabar de publicar sencer, i un altre d'Antoni Rovira i Trias, «De los tipos de Arquitectura».⁸² El segon és d'un gran interès i vol ser una defensa moderna de l'estil grecoromà. Per això explica els diferents «tipus» d'arquitectura en una seqüència bastant complexa i rica en interdependències que tracta de demostrar l'adequació de l'estil grecoromà a la societat moderna, elaborant una mena d'his-

80. La primera part del qual va ser publicat en l'últim número del butlletí català BENA, 1847, p. 365, i completat a *El Renacimiento*, núm. 1 (1847), p. 3-6.

81. De totes maneres, el grup de Garriga, malgrat les seves declaracions «antiexclusivistes», va seguir una pràctica bastant lligada al classicisme quan es tractava de fer edificis representatius públics, tal com veurem i seguint el que en podríem dir eclecticisme selectiu, definit per Zabaleta. En el butlletí de Barcelona aparegueren en canvi bastants articles de fons sobre temes relacionats amb altres «Nobles Arts». Citem a tall d'exemples una traducció que féu J. Oriol i Bernadet d'un article de Quatremere de Quincy sobre el baix relleu (QUATREMERE DE QUINCY, BENA, 1846, p. 22.), un llarg article del mateix Oriol i Bernadet sobre el clarobscur a la pintura (ORIOI I BERNADET, BENA, 1846, p. 105, 122, 133, 151, 166, 211, 233) o un sobre les excel·lències del gravat (ORIOI I BERNADET, BENA, 1846, p. 199), i una col·laboració d'Ambrosio Fumegalli sobre la filosofia dels retrats (Ambrosio FUMEGALLI, BENA, 1846, p. 214, 227, 275). Pel que fa als temes estrictament arquitectònics, cal citar una traducció de Quatremere de Quincy titulada «Regles» on el secretari perpetu de l'Acadèmia francesa hi feia una disquisició erudita sobre els conceptes de principis i de regles en arquitectura (QUATREMERE DE QUINCY, BENA, 1846, p. 87-91).

82. BENA, 1846-1847 respectivament, a les p. 160 i 323. El primer discutia la relació entre el temple grec i el seu origen a la cabana, i tractava Vitruvi i Laugier de «cabanistes». Era un treball desmitificador d'un dels paradigmes de l'arquitectura i semblava dirigit a justificar l'adopció de les novetats tecnològiques a l'arquitectura contemporània, però en no haver-se continuat, tal com d'altra banda es prometia, no se'n poden treure conclusions.

tòria social de l'arquitectura en què els diferents tipus d'arquitectura s'haurien anat produint per la interdependència de les de diferent origen, en contextos com l'egipci, l'indi, el fenici, l'hebreu, el grec o el romà.⁸³ L'arquitectura bizantina (que es confon amb la romànica o s'hi inclou) seguí els mateixos principis constructius dels romans i una de les particularitats que se n'ha de subratllar, segons Rovira, és que «un edificio se puede presentar con la misma belleza tanto en el interior como por el exterior», fenomen que no es dona en l'arquitectura gòtica que produí interiors universalment admirats, però no és d'aplicació a la ciutat moderna perquè «así como la arquitectura gótica es enteramente filosófica en la construcción de los templos, carece de esta calidad en todos los demás edificios».⁸⁴ Pel que fa a l'arquitectura àrab, es veu desvinculada de tot el procés anterior, estranya a la civilització occidental en què es vol veure involucrada la nova Espanya, on només té un valor històric i encara limitat a algunes regions. En conseqüència no pot servir a l'objecte d'una arquitectura nacional. En canvi, el sistema grecoromà (especialment el romà), entronitzat al Segle de les Llums, que el considerà «como el que, mas que ningun otro, se adaptaba a los usos y costumbres de los países de Europa, y al paso que se conciliaba con la observancia de aquellas leyes [es refereix a les de la raó], tenía en modo supremo la prerrogativa de prestarse al carácter de toda clase de edificios tanto por su solidez como por su filosofía [...]». Segons Rovira i molts dels seus contemporanis, per a la modernització de l'arquitectura dins d'Europa només hi havia l'alternativa entre el gòtic, apte per a esglésies, i el grecoromà, que permetia plantejar tots els programes en el moment en què apareixia tota la tipologia edificatòria de la ciutat moderna. A més, el gòtic servia per fer grans interiors però no per definir l'espai exterior de la ciutat. El tipus d'història presentat per Rovira, en basar-se en consideracions socials i constructives, deixa la porta oberta a propostes alternatives de tipus eclèctic, i en aquest sentit el raonament –a part de la seva coincidència amb l'article posterior de Zabaleta que ja hem comentat– és d'una modernitat evident.

Nogensmenys, la poca insistència que el BENA féu en general sobre la qüestió dels estils és demostrativa del lloc secundari que atorgava a aquesta qüestió enfront d'altres, si es vol més professionals, que feien referència a l'estructuració moderna de l'exercici professional. En aquest sentit és impressionant la quantitat d'informació que dona sobre nous invents d'aplicació a la construcció a través d'articles o de simples notícies, testimoni fefaent de l'interès que sentia el grup d'arquitectes redactors de la revista per les innovacions tecnològiques. També són destacables els articles científics sobre alguns aspectes de les matemàtiques, la física o la química d'interès per a la construcció, i, com era d'esperar en una revista del gènere, apareixen també ressenyes sobre llibres de dibuix. S'ha de fer menció especial, per l'interès que té en el context d'aquest treball, de les qüestions

83. Semblant a la de Viollet-le-Duc (VIOULET-LE-DUC, *Entretiens sur l'architecture*, París, 1863-1872) però amb un objectiu contrari.

84. *Ibidem*.

higièniques: des del primer número la revista en va publicar treballs, però al seu número 10 féu una ressenya molt completa de l'obra de Pere Felip Monlau *Elementos de higiene pública*, i al número 20, una transcripció de la memòria llegida per Chevreuil a l'Acadèmia de Ciències de París un mes abans.

En definitiva el BENA s'interessà per totes aquelles qüestions que permetessin sistematitzar sia els coneixements dels arquitectes, sia l'organització del món de la construcció, en una perspectiva progressista i culta basada en el respecte a la realitat del país. El rebuig a assimilar formes i problemàtiques importades de fora, en particular de França, no s'ha d'entendre com un reaccionarisme xenòfob, sinó com a resposta als diferents nivells de desenvolupament polític, social i industrial respecte al model. Aquesta serà una de les crítiques que més o menys explícitament faran als seus col·legues de Madrid. La prova d'això és que van recollir totes les informacions i avenços que, procedents de França o altres països, permetessin avançar en els objectius industrialistes i científicopositivistes que s'havien fixat. Per tot això, Garriga i els seus amics demostren ser uns bons antics alumnes de l'escola de la Junta de Comerç. Es deixa traslluir –i ho podem comprovar al llarg del treball– la manera de veure el món d'Antoni de Capmany, amb la seva visió històrica del desenrotllament econòmic català o la seva reivindicació dels gremis. Demostren estar empeltats del que Ernest Lluch ha anomenat l'espanyolisme de Jaumeandreu i la seva lluita limitada contra els gremis, com també la seva visió sobre els estadis històrics del desenrotllament econòmic.⁸⁵

Interessa en particular posar en relleu aquesta visió històrica, quasi diríem processal, del desenvolupament econòmic i de la modernització del país, que és potser un tret distintiu dels nostres arquitectes respecte als de Madrid, per les seves implicacions en el projecte de creixement de la ciutat, que ens ocuparà en els capítols centrals d'aquest treball.⁸⁶

85. Vegeu Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*, Barcelona, 1973.

Ben demostratiu de l'esperit «revisiionista» d'aquesta generació d'arquitectes i del seu interès per l'aspecte constructiu de l'arquitectura i la racionalització del món de la construcció és un article de Garriga que aprova el restabliment dels antics gremis –condicionat a un ajornament–, que era un tema típic de debat per als teòrics il·lustrats com Sismondi o Capmany. L'article es titula «Colegios y Gremios Antiguos: considerados como cuerpo de asociacion facultativa de Provincia, para el mayor fomento de las artes mecánicas», i no fa referència als arquitectes sinó als diferents operaris «mecànics». La necessitat de refer els gremis és per Garriga inajornable ja que molt bons operaris i constructors estan arraconats i «reducidos a la dura situacion de someterse á las ordenes de un enjambre de inéptos y simples albañiles sin práctica ni aprendizaje alguno en su mayor parte, y que prevalido de una firma cualquiera de un profesor poco escrupuloso y delicado para prestarsela, se colocan sin miramiento ni responsabilidad alguna al frente de obras de consideración [...]».

86. Evidentment, no puc estar d'acord amb Julio Arrechea Miguel, que en el seu llibre *Arquitectura y Romanticismo* considera «posturas profesionalistas de una tremenda pobreza intelectual» les del BENA, «que fue creado con el exclusivo propósito de defender los privilegios profesionales de los arquitectos frente a las reformas liberales del gobierno», i l'acusa de ser «classiquista» i «desconocedora de los modernos pocesos de racionalización y división social del trabajo». El més sorprenent és que el mateix Arrechea, en el seu llibre, considera Cellers com

2.4.1. EL GRAN TEATRE DEL LICEU

Un dels episodis més conflictius dins del món dels arquitectes a la Barcelona de mitjan segle XIX fou el de la construcció del Gran Teatre del Liceu. Miquel Garriga i Roca era l'autor del projecte i desencadenà el conflicte en refusar de signar un projecte de façana que li era imposat. Ho resumeix molt bé Francesc Fontbona, basant-se principalment en la informació que en donà el BENA:

L'edifici del Liceu va ser concebut el 1845 per Miguel Garriga i Roca, a qui s'adjudicà l'obra després d'haver superat en concurs al projecte presentat per l'arquitecte parisenc Thumeloup. Garriga concebí un coliseu immens amb cinc amfiteatres i una cabuda de prop de 4000 espectadors, però de fet la paternitat global del teatre cal atribuir-la a Joaquim de Gispert, a qui la societat promotora havia conferit plens poders per a gestionar la construcció del nou local. Gispert fou, per exemple, qui l'any següent postergà la façana projectada i en promogué una altra traçada per Viguié, maquinista francès adscrit a l'obra. Això desencadenarà atacs a tots nivells en el món de l'arquitectura oficial barcelonina ja que el francès fou censurat per la majoria d'arquitectes, que veien en ell no sols un intrús i un estranger –el component xenòfob de la situació sempre és important–, sinó també un home que s'apartava dels canons estètics establerts.⁸⁷

En el context de lluita competencial entre els diferents professionals de la construcció, es comprèn que la manca de títol de Viguié el desqualifiqués als ulls de Garriga i els redactors del BENA, grans defensors de les atribucions de la «classe» dels arquitectes. Però cal matisar l'acusació de xenofòbia ja que al llarg de la polèmica ningú no posà mai en dubte la legitimitat de demanar un projecte a l'arquitecte Thumeloup, aleshores acadèmic de França, director d'arquitectura de l'Escola Central de París i, segons el mateix Garriga, «aventajado artista». Malgrat això, és evident que davant aquest afer, i en general en tot el butlletí

l'introduïdor del *Précis* de Durand (ARRECHEA, *op. cit.*, p. 36-40). Resultaria que els millors alumnes de Cellers haurien fet un pas endarrere respecte al mestre substituïnt tot el que representa Durand, tornant al Vinyola. A parer meu, Arrechea fa una interpretació massa reduccionista del desenvolupament de l'arquitectura catalana en fer una lectura «generacional». Aquest autor considera l'obra d'Elies Rogent i, fins i tot, la de Domènech i Montaner com les síntesis de la dialèctica entre el racionalisme classicista de Cellers i el medievalisme romàntic de Piferrer (*op. cit.*, p. 40), desconeixent allò que representa un mestre d'Elies Rogent com és J. Oriol Mestres.

87. Vegeu Francesc FONTBONA, *op. cit.*, p. 74 i 75. Pel que fa al BENA, la polèmica es pot seguir a través del que s'hi escriu en les seves pàgines següents: 30, 32, 43, 44, 48, 61, 62, 111, 124, 128, 158, 176, 208, 253, 316, 334 i 381. Fontbona fa veure les coincidències entre la façana de Viguié i la que Francesc Daniel i Molina estava construint al Teatre Principal, per concloure dient: «El que s'arribà a dir de Mestres assolí nivells ofensius, que, de segur, obriren un veritable abisme entre el grup esmentat i els que estaven d'acord amb Mestres, que en el món de l'art no devien ser pocs ja que a un llibre tan solvent i tan representatiu de la nova mentalitat del Romanticisme com *Recuerdos y Bellezas de España*, Pau Piferrer –o Francesc Pi i Margall– fa elogis de la controvertida façana, “la que en el grandioso Liceo –diu– trazó el amor que para el estilo del Renacimiento va cundiendo entre nuestros artistas”, mentre que la façana rival, la del Principal, hi és qualificada de “Caprichosa”.»

català, hi ha una posició que podríem anomenar proteccionista respecte dels arquitectes espanyols, en coherència amb el proteccionisme del món econòmic. Així, per exemple, en un article aparegut a *El Barcelonés* i signat per «un arquitecto español» que diu que ve de Madrid, l'autor s'estranya de la participació de tants artistes estrangers al Liceu i reivindica la paternitat dels plànols de Garriga, i en un altre comentari de la redacció del BENA poc temps després de la separació de Garriga de la direcció de les obres es diu:⁸⁸

¡Qué contraste! Cuando nuestra adorada reina Doña Isabel 2ª dispone que sea español, y catalán si es posible, todo el ajuar de su palacio; cuando encarga que sean españoles los operarios que lo trabajan y los profesores que lo dirijan, el Teatro del Trinitario que ha de conocerse con el nombre de Liceo de Doña Isabel 2ª, [...] será dirigido por un extranjero, por un simple maquinista!!!⁸⁹

Garriga aquest cop no va intervenir públicament en la polèmica per raons evidents. Només va signar un article per deixar ben clara i delimitada la seva participació i evitar responsabilitats que poguessin derivar-se de la mala direcció de les obres des que ell se n'havia retirat, però el que sembla que preocupava essencialment Garriga era el *decoro* de la professió d'arquitecte, entestat com estava a demostrar la seva capacitat per dur a terme tota mena d'obres a major glòria de la nació, economia del promotor i seguretat del públic.⁹⁰

Les seves dissensions amb el comissionat del Liceu començaren en la façana, però aviat derivaren vers la qüestió de si el teatre s'havia de considerar un edifici públic com pretenia Garriga, o privat com pretenia el representant dels accionistes. En el cas de ser públic, l'Academia de San Fernando havia d'aprovar els plànols, que havien de ser signats per un arquitecte; en cas contrari, aquest requisit no calia i els podia signar un mestre d'obres.⁹¹ D'altra banda, només en el cas de considerar-se públic no calia complir les ordenances municipals d'alça-

88. «Mas patriótico hubiera sido por cierto seguir hasta en la fachada los planos de D. Miguel Garriga escogiendo cualquiera de sus cuarenta proyectos que vi en la corte, preferibles todos al frontis del pésimo gusto importado de otras tierras, procurando que todo fuese nacional en este gran teatro, en vez de crear como al parecer se pretende una mina para artistas advenedizos en un establecimiento que al fin solo tendrá de español el nombre y el estar en Barcelona», BENA, 1847, p. 381.

89. BENA, 1846, p. 31.

90. A través d'aquest article ens assabentem de quines considerava les seves responsabilitats: «[...] emprendí con el mayor celo la traza de las zanjias sobre el local que fue Iglesia y convento de Trinitarios [...] pasaba la mayor parte de la noche en el estudio de los cortes y pormenores del nuevo edificio, [...] y no descuidando la combinación de los cuchillos, que más tarde habían de construir una armadura tan sólida y económica, como la seguridad de los futuros espectadores y los intereses de los sres. accionistas demandaban. Me ocupé durante algunos días en la formación de detallados presupuestos [...] estableciendo entre los trabajadores aquel buen orden, que no solo garantizaba su buen éxito, sino que aseguraba hasta cierto punto las vidas de centenares de operarios destinados a realizarla» (BENA, 1846, p. 124 i 125). Garriga posa èmfasi en el càlcul i execució de les cobertes i a demostrar que el pressupost presentat inicialment es compleix sense desviacions.

91. BENA, 1846, p. 125, nota 1.

da reguladora màxima, que l'edifici sobrepassava. La polèmica té, per tant, una vessant urbana, i tant Josep Oriol i Bernadet com Antoni Rovira i Trias defensaren el caràcter públic de l'edifici adduint que el que caracteritzava com a públic un edifici no era qui el pagava sinó el fet d'estar destinat a l'ús del públic: «y sino que se nos diga [...] si se le ocurrirá a nadie considerar como a obra privada un ferrocarril destinado a la translación de viageros y al transporte de las manufacturas, mediante una retribución señalada».⁹²

No podem deixar de banda la vessant estètica, en què es fa referència a la qüestió dels estils. La façana es qualifica de florentina i de renaixentista pels redactors del BENA en el to polèmic que els caracteritza, i malgrat no definir-se sobre l'opinió que l'estil Renaixement en general els mereix i negar cap animadversió prèvia «de aquel género tan encomiado como poco conocido», no devia ser del seu gust, com suposaven els redactors del BEA.⁹³ A pesar de l'antiexclusivisme que confessava, el butlletí català respirava en general una filiació clara per l'estil grecoromà en la forma del neoclàssic setcentesc. Es pot constatar que els nostres arquitectes consideraven el Renaixement pròpiament dit (en l'accepció actual del terme) com un estil de transició a l'eclosió del bon gust. Per tant, un estil innecessari en la discussió moderna. Més innecessari que l'estil gòtic, al qual reconeixien uns valors intrínsecs diferents del clàssic grecoromà.

L'autor de la controvertida façana «neoflorentina», Josep Oriol Mestres, era bon amic de Zabaleta i participà plenament del credo artístic del BEA, i és segurament l'únic arquitecte català contemporani de Garriga en qui es pot trobar una temàtica relacionable amb la de l'arquitectura alemanya contemporània, obsessionada per unificar els principis de la bellesa clàssica amb l'espiritualisme profund de l'arquitectura gòtica, que era el que definia l'ideari del butlletí madrileny, inspirat en l'alemany.⁹⁴ El debat entre Garriga i Mestres és més interessant que la simple anècdota de rancunies professionals, ja que si s'hi

92. BENA, 1846, p. 44 i 45.

93. Aquesta acusació obliga els redactors del butlletí català a puntualitzar que «si el "renacimiento" defendido por el nuevo catedrático es de tan buen gusto como el que quieras que no quieras se nos hace tragar en la obra del Teatro de Trinitarios, entonces si que puede estar segura la nueva redacción de tener en la nuestra una batería abundantemente partrechada. El "renacimiento", como los demás géneros, ha tenido sus varias épocas y la habilidad del artista estriba en saber distinguir la mejor entre todas ellas, y en saber aplicarla oportunamente. Querer que el "renacimiento" se adapte a toda clase de edificios, es lo mismo que pretender curar todas las enfermedades con la homeopatía u otro sistema cualquiera. Todos los sistemas matan, cuando son dirigidos por el espíritu de exclusivismo». BENA, 1846 p. 64.

94. Vegeu Simon MARCHAN FIZ, «Las arquitecturas del clasicismo romántico», *Schinkel, arquitecturas 1781-1841*, catàleg de l'exposició, Dirección General para la Vivienda y Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989. El seu projecte de teatre al concurs de 1841 de la plaça dels Caputxins representat a l'opuscle d'I. de Solà Morales citat és una mostra de les influències alemanyes de Mestres. Vegeu els comentaris sobre les influències dels madrilenys que fa Julio ARRECHEA a *Arquitectura y Romanticismo*, op. cit., p. 96-105. Pel que fa a Schinkel, la bibliografia és àmplia però us podeu remetre al catàleg de l'exposició organitzada pel MOPU el 1989.

aprofundia, permetria de situar, en el context català, les influències de l'idealisme romàntic alemany i del racionalisme positivista francès. En qualsevol cas, nosaltres situem la figura de Garriga entre el positivisme simplificador dels enginyers i el debat estilístic dels arquitectes idealistes.⁹⁵

Una història de l'arquitectura del segle XIX basada exclusivament en la discussió dels estils és sens dubte simplificadora, ja que es limitaria a una història de les façanes i dels detalls sense entrar en el que és, potser, l'aportació més decisiva: l'articulació en planta de l'edifici i el camí cap a l'«espacialitat» del fet arquitectònic. En aquest sentit, és ressaltable la unanimitat en la valoració positiva de la distribució de l'edifici del Liceu. El BEA, en el seu número 2, deia: «sentiríamos que en esta obra no se siguieran dichos planos [els de Garriga], y particularmente las plantas, que son muy lindas y en las cuales el Sr. Garriga ha sacado con mucha maestría y gusto, todo el partido posible en un terreno tan irregular».⁹⁶

En definitiva direm que, l'any 1846, Garriga i els seus companys es mantenen fidels a l'ideari il·lustrat i racionalista sense aprofundir gaire en la qüestió dels estils, i es mostren més preocupats per qüestions estructurals, tecnològiques i urbanes. Per explicar-ho en termes literaris, per Garriga el problema de la modernitat no consisteix en el casament entre Faust i Helena, entre el sublim medieval i el bell grec: això no va arribar a estar mai en el centre de la seva preocupació. El problema es planteja per ell entre la ciència i l'art, entre el traçat de la carretera (o del carrer) i el paisatge (o la topografia històrica de la ciutat). Goethe, en el segon acte de *Faust*, i després del casament, fa desaparèixer Helena en un final tràgic en el qual el món grec s'ensorra com a bell somni en enfrontar-se als conflictes de la vida, permetent però a Faust de despertar de l'apatia per enfrontar-se ell mateix a l'acció. En el cas de Garriga, la ciutat existent ja és fruit d'aquest casament. En ella es barregen els estils i els efectes. Ja és una síntesi activa que camina cap al progrés, que és la ciència. I del

95. J. O. Mestres fou el mestre d'Elies Rogent. Elies Rogent mateix explicà, en la segona part de les seves memòries l'íntima relació entre Zabaleta i Mestres —dec aquesta informació a l'amabilitat de Pere Hereu, que m'ha fet a mans aquestes memòries. A l'època en què s'esdevenia la batalla del Liceu, Rogent estudiava a Madrid, i es veié involucrat en un afer desagradable quan el seu company d'habitació féu arribar a Garriga una carta de Mestres a Rogent on comentava els incidents. Fou el mateix Zabaleta l'encarregat d'aclarir com havia estat possible això. Estem en plena època del purisme dels pintors nazarens catalans, que s'havien anat imposant als ambients acadèmics catalans i participaven en les exposicions anuals que des de 1844 organitzava la Junta de Comerç, de la qual representarien la tendència oficial amb l'accés de Milà i Lorenzale a l'escola pocs anys després. És simptomàtic que a la primera exposició de belles arts, junt amb els pintors nazarens hi trobem només un arquitecte, que és precisament Josep Oriol Mestres. També és simptomàtic que el BENA no ressenyés cap d'aquestes exposicions anuals. El BEA publicà un article de Pau MILÀ i FONTANALS sobre Giotto, tom 19, p. 145-157. Sobre les exposicions i la participació de Mestres, vegeu Agustí DURAN i SANPERE, *Barcelona i la seva història. L'art i la cultura*, Barcelona, Curial, 1975, p. 452-457.

96. Vegeu BENA, 1846, p. 111. Els arquitectes del BENA responen insistent, però: «Para nosotros, es mucho el mérito que ha contraído el Sr. Garriga con las plantas que ha presentado; pero á nuestro modo de ver, no le queda en zaga el que la ha valido el buen gusto de algunas de las fachadas que para el mismo teatro tenia estudiadas.»

que ara es tracta és que aquest progrés no anorrei la ciutat que el permet i alhora el cerca; que la ciència no mati l'art. Aquest és el drama en l'obra urbanística de Garriga, però també en la seva obra arquitectònica, on la seva màxima preocupació és la resolució de l'edifici en planta, la qual al seu torn sempre és fruit de la dialèctica entre el «programa» i els requeriments urbans de la seva localització.

2.4.2. ,ELS COMENTARIS AL BAN DE BON GOVERN I L'EXEMPLE D'EDIMBURG: UNA CIUTAT DE LUXE

Si la discussió sobre els estils s'intenta evitar tot mantenint-se en la disciplina classicista, que es vol no excloent, l'actualitat urbana relacionada amb l'arquitectura s'enfronta amb una insistència que evidencia l'interès que els temes que ara anomenariem urbanístics desvetllaven en els redactors del BENA.

Deixem de banda les polèmiques freqüents respecte de l'actuació municipal, en particular del mestre Mas i Vila, i les crítiques sobre les obres del port o sobre qüestions d'alineacions; destaquem a manera d'exemple un comentari d'una nova alineació prevista per a les cases de l'antiga peixateria (carrer Bora el Rec), on la redacció del BENA demana als responsables municipals que no permetin «que por compromisos particulares se sigan demarcando líneas de calles enteras, con angulos entrantes y salientes y hasta formando tortuosidades», i proposen de ferhi uns porxos seguint la línia dels que existien a les altres cases que es podien conservar, en una mostra més de la idea dinàmica de la transformació urbana que té Garriga, autor del comentari següent: «De este modo se lograría que á medida que se irían reedificando las casas [...], se extendería la línea de los soportales [...]»

Un altre exemple n'és la denúncia que fa Antoni Rovira i Trias de la irregularitat de la plaça Sant Jaume (aleshores, de la Constitución) «por no haberse declarado de utilidad pública» la part dels terrenys corresponents al costat del carrer Ferran i del Call, que la farien simètrica. Una plaça tan important «exige la mayor regularidad y anchura posibles, procurando a todas sus ventajas una perfecta eutritmia tanto con relación á los edificios públicos que contenga como en su situación respectiva».⁹⁷

Així mateix, en el número del 16 de maig de 1846 els redactors es congratulen que, per fi, s'hagi encarregat el plànol de Gràcia que ells havien reivindicat en un número anterior i donen les gràcies a l'Ajuntament «por la premura con que ha acogido una de nuestras primeras indicaciones». Uns mesos després (1 de novembre) Garriga denuncia, però, la manca d'arquitecte municipal als barris de Gràcia i la Barceloneta, «destinados a formar la nueva Barcelona».⁹⁸ La qüestió de la nova Barcelona és ja en aquesta època un tòpic acceptat, i els afores de la ciutat ja s'entenen com a sòl urbanitzable properament i, en conseqüència, que s'han de normalitzar amb els de l'interior:

97. ROVIRA I TRIAS, BENA, 1846, p. 60 i 61.

98. BENA, 1846, p. 239.

¿Puede disimularse por mas tiempo el abuso que se hace del bando de buen Gobierno, con respecto a la muchísima construcción que se permite, habiéndose llegado ya al extremo de permitir que en una de las calles mas inmediatas al mar en la Barceloneta se hagan paredes de fachada de las casas de solo 1 1/2 palmo de grueso de mamposteria, cuando en iguales casos el bando proviene tres?»⁹⁹

Per a Garriga, ja ho veurem, la integració de Gràcia i de la Barceloneta fou una preocupació constant, i també ho foren les normes. Per això en el BENA va publicar uns comentaris al Ban de bon govern dividits en set articles.¹⁰⁰

Com a preàmbul d'aquests comentaris, Garriga comença per «assentar el principi» de la necessitat d'un plànol geomètric, tenint en compte les característiques de Barcelona pel que fa al creixement, els canvis «con el decurso del tiempo» i les necessitats dels seus habitants, que ho són de la segona capital d'Espanya, que és la que creix més «a pesar de las poderosas causas que se le oponen».

El comentari segueix una per una les normes de l'any 1842 vigents i en fa unes observacions que van dirigides bàsicament a definir-ne els extrems més vagues o confusos, per tal d'augmentar el control administratiu de l'Ajuntament i de concretar i ampliar, en canvi, la responsabilitat dels arquitectes. En cada cas es proposa una redacció alternativa de manera que el «comentari» de Garriga es converteix de fet en una proposta alternativa al text. Pel que a nosaltres ens interessa, n'extractarem alguns dels comentaris.

En el artículo que analizamos [és el primer] se habla de un plan aprobado por el Cuerpo Municipal y al cual exige que esten arreglados los edificios que se construyan. En esta parte el artículo peca por confuso y es causa de continuas dificultades entre los Profesores que toman a su cargo la dirección de algún edificio. La voz «Plan» es genérica y así puede expresar un escrito donde se apunten las prevenciones que hayan de observarse para edificar, como el dibujo geométrico de las calles y plazas de esta población.¹⁰¹

A l'article tercer es diu que s'està d'acord a millorar l'habitabilitat de les cases i a prohibir-ne una major alçada

mientras se permita la menor tanto para dar la mayor salubridad posible, ofreciendo más cantidad de aire a sus moradores, como por el saludable fin [...] de evitar [...] la excesiva altura que años atras se daba caprichosamente a la mayor parte de las casas de inquilinos [...] a cuyas elevadas y mezquinas habitaciones se sube por estrechas y pesadísimas escaleras, algunas de caracol que parecen insultar la posicion reducida y humilde de las clases proletarias, separándolas de la sociedad, trato y conveniencia que disfrutaban las demás.

99. *Ibidem*.

100. GARRIGA I ROCA, BENA, 1846-1847, p. 12 i s., 108 i s., 142 i s., 237 i s., 252 i s., 269 i s., 331 i s.

101. GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 14.

Tindrem ocasió de veure com el volum d'aire per habitació, i la relació de l'habitatge obrer amb la resta, és un dels tòpics principals de coincidència i també d'enfrontament entre Garriga i Cerdà anys a venir.

Ja he parlat de la importància en la diferenciació entre edificis públics i privats. Garriga creu que els primers no es poden subjectar a les mateixes normes que els segons atesa la seva excepcionalitat, que amplia als edificis aïllats o reculats de l'alineació que siguin de «recreo o utilidad» i als palaus particulars que no siguin de lloguer, «cuya circunstancia y en especial la de estar destinado al recreo y ostentación de algún personaje, u autoridad se separa de las que comunmente se hacen con sola idea de especular». Queda clar que Garriga pensa en l'aplicació del Ban fora muralles.¹⁰²

Pel que fa a l'alçada reguladora única que fixa l'article cinquè, Garriga proposa que en els carrers estrets sigui més baixa, «mayormente en esta capital; donde la construcción solida de sus obras promete siglos de existencia y de consiguiente que hace remota la confianza de ensanche», demostrant un cop més una clara consciència dels processos urbans. En canvi proposa una major flexibilitat en els carrers amples ja que «indirectamente [...] se prohíbe la colocación de remotes y de toda clase de miembros que tanto pueden contribuir a que resalte el buen gusto de las fachadas».¹⁰³

Cal dir que l'Ajuntament va seguir les indicacions de Garriga i modificà l'article cinquè del Ban en el sentit suggerit. Els efectes no es van fer esperar segons se'ns informa en un número posterior a la data de modificació: sembla que es van presentar una colla de permisos per fer coses amb façanes «de lujo» i adornades «con bajos relieves». La nova disposició permet, segons Garriga,

que se luzcan [...] las concepciones de los artistas [que] redundará en hacer tanto más digna la capital del antiguo principado [...] y la hará digna de competir con las capitales, las más hermosas de Europa en algunas de las cuales, como en Edimburgo y San Petersburgo las fachadas de las casas han sido estudiadas por calles enteras, y se sugetan los que quieran edificar a arreglarse, en lo exterior, al plano que corresponde al parage de que se trata y que tiene con anticipación aprobado la municipalidad, de tal suerte que las fachadas de las calles parecen en su aspecto nada menos que magníficos palacios.¹⁰⁴

La referència a Edimburg la tornarem a trobar en un futur ja que representa un dels paradigmes de nova ciutat per a Garriga, que l'any 1846 explica el següent:

Un sabio padre escolapio que ha viajado por Europa, Africa y América ha tenido la bondad de comunicarnos las siguientes observaciones: la parte nueva

102. Vegeu BENA, p. 142: observacions a l'article quart.

103. *Ibidem*.

104. GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 269 i 270. Vegeu també GARRIGA I ROCA, BENA, 1846, p. 143 i 252.

de la ciudad de Edimburgo es de lo más elegante que se puede pedir por el buen gusto que reina en su construcción; las calles tirados a cordel y espaciosos para cuatro o seis carruages de frente, con aceras de tres y cuatro varas de ancho, están cortadas por multitud de plazas y templos: a unas de los suntuosos edificios públicos que la embellecen, el ayuntamiento tiene un especial cuidado en que las fachadas de las casas se construyan arregladas a un plan grandioso y trazado de algunos años acá, de suerte que cada isla de casas presenta por sus cuatro lados la vista de un palacio cuyos modelos han sido sacados en gran parte de lo mas escogido de Atenas, Roma y otras ciudades que se distinguen por su gusto en la Arquitectura. Las plazas son espaciosas y de variada construcción cuya figura forman los edificios; las hay cuadradas, rectangulares, circulares, octágonas, etc. con deliciosos jardines en el centro circuitos de enrejados de hierro que forman las mismas figuras que las plazas; los templos suntuosos y de buen gusto están colocados en el centro de las encrucijadas, de modo que, situándose la persona en una esquina, por do quiera termina la vista con templo, las plazas y calles abundan en ricos y soberbios monumentos, etc.¹⁰⁵

La forma de la New Town d'Edimburg serà present en totes les propostes de Garriga, des de l'avantprojecte d'eixample de 1858 fins a la reforma de la Barceloneta. Ja ho era abans, en una carta que comentarem de l'any 1844, tot i que la descripció del pare escolapi i el que deia Garriga en aquesta carta és extensible a d'altres ciutats que com Berlín també són ciutats capitals setcentesques.

105. *Ibidem*.

3. CENTRALITAT I FORMA URBANA A L'INDUSTRIALISME FRANCÈS

3.1. SOBRE LA INFLUÈNCIA DELS «UTOPISTES» A BARCELONA

Hem parlat fins aquí de la relació entre el territori com a lloc de la producció i la ciutat capital, i d'algunes voluntats d'organitzar-ne la modernització. Hem procurat fer veure que aquesta modernització era entesa com un procés, les etapes del qual calia definir per superar-les acceleradament amb l'objectiu de posar-se a l'alçada dels països capdavaners d'Europa.

També hem esbossat amb algunes pinzellades el paper que l'arquitectura havia de tenir en aquest procés segons els mateixos arquitectes catalans de l'època: paper important que requeria la importació de les novetats tecnològiques i els avenços tècnics més recents i, en canvi, feia innecessària la transformació del llenguatge arquitectònic atesa l'específica dinàmica espanyola, on l'arquitectura antiga continuaria essent l'instrument modernitzador de la nació, de manera similar al cas francès del segle anterior. El retard espanyol desaconsellaria –per cara i prematura– la creació d'un cos d'enginyers sempre que la seva actuació no es restringís a aquelles tasques fonamentadores de la política modernitzadora, com ara l'aixecament del mapa d'Espanya o la recollida i elaboració d'estadístiques nacionals.

Si bé inicialment es tracta d'una opció simplement estratègica, per adequar les mesures als ritmes de desenvolupament específic del país, la visió transitiva (o transitòria) esdevindrà, amb el temps, una teoria urbanística específica que es caracteritzarà precisament per la seva interpretació dinàmica, processal o transitòria del fet urbà.

La interpretació dels arquitectes catalans demostra un coneixement ajornat de la realitat dels altres països europeus. És patent la referència a la política centralitzada i nacionalitzadora de França, comprensible atesa la facilitat de comunicació i la proximitat. Però també Alemanya fou una referència, en particular Prússia, l'estat que feia el paper de motor en la creació de la moderna nacionalitat alemanya i que, per tant, aviat es convertí en un model per a la burgesia catalana: ja hem vist –seguint Ernest Lluch– com els teòrics de l'econo-

mia política alemanys, amb la seva visió processal del desenvolupament dels països endarrerits, influïren en l'escola catalana de Jaumeandreu.¹ Tanmateix, de tot el que Lluch diu de Jaumeandreu i la seva escola, el que més directament ens interessa aquí és la coincidència entre la periodització de Jaumeandreu i la que anteriorment havia elaborat Jean Herrenschwand,² que establí tres estadis històrics: «pobles caçadors», «pobles pastors» i «pobles conreadors»; i subdividí l'últim estadi en tres: «sistema d'agricultura absoluta», «sistema d'agricultura fonamentat sobre un sistema d'esclavitud» i «sistema d'agricultura relativa fonamentat sobre un sistema de manufactures».³ Interessa la visió gradual de l'economista català, que afirma que «la nación atrasada [...] para llegar á la cima han de ir montando sucesivamente sus grados»,⁴ perquè la modernització de la ciutat, la seva transformació en una ciutat que respongui als requeriments econòmics i socials de la burgesia, té una relació directa amb el procés de modernització de l'economia nacional. I el que és més important és que això no s'escapava en absolut als «facultatius» com Garriga, Cerdà o altres.

Tot procés de desenvolupament econòmic s'ha de basar en una teoria de la renda, i situar el paper de la renda del sòl és evidentment importantíssim a l'hora de dissenyar un procés de transformació i creixement urbans. La distribució de la propietat del sòl desamortitzat fou un element determinant de l'específic model de liberalisme que s'imposà a Espanya,⁵ i el destí d'aquella propietat havia de marcar també el model específic de desenvolupament urbà. Però si la redistribució de la propietat agrícola preocupà autors com Flórez Estrada o Jaumeandreu –representants d'escoles industrialistes enfrontades–, la qüestió s'anà abandonant, de manera que en discutir-se la desamortització de

1. El «natzarenisme», que alguns pintors i crítics influents catalans abraçaran en aquests anys, és una altra prova de l'atracció de la cultura alemanya. El paral·lisme entre les visions històriques de l'economia d'alemanys i catalans ha estat motiu d'interès per part dels especialistes. Ernest Lluch ja fa ressaltar la relació entre Capmany i Mosser apuntada per Valdeavellano. Vegeu Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya...*, op. cit., p. 54.

2. Vegeu Ernest LLUCH op. cit., p. 315.

3. Jaumeandreu segueix exactament el mateix esquema tot i que «Jaumeandreu amplia l'esquema de l'evolució històrica que havia adoptat de Herrenschwand i sobre l'últim període, el qual farà equivalent a l'economia política moderna, construirà el seu llibre i seguirà, a partir d'aquests moments, els esquemes d'un Say o d'un Florez dins un enquadrament Smithià». Seguint Lluch, Jaumeandreu polemitzava amb Flórez Estrada i, a través d'ell, amb Ricardo.

4. Eudald Jaumeandreu, *Curso elemental de economía política*, Barcelona, 1836, p. 33.

5. Això és evident quan es parla de reforma agrària, però intentarem veure la transcendència que a Barcelona tingué en el model de creixement urbà en parlar dels terrenys de les muralles. Pel que fa a la reforma agrària, «[...] Jaumeandreu farà una elecció directa i adoptarà el model toscà teoritzat per Sismondi. Tota la seva anàlisi serà basada en l'economista suís bo i reconeixent-ho –a diferència de Flórez Estrada– i situant l'emfiteusi dins d'una periodització històrica: conreu patriarcal, esclavitud, parceria, arrendament i emfiteusi. Aquest últim serà l'estadi més idoni» (Ernest LLUCH, op. cit., p. 330). Quant a Flórez Estrada, fou un dels representants més clars d'aquella «[...] fracció del liberalisme [que] va prendre partit, des de les Corts de Cadis, per la defensa de la propietat camperola i la seva difusió» (Jordi MALUQUER DE MOTES, *El socialismo en España 1833-1868*, Barcelona, 1977, p. 89 i s.).

Madoz només se sentí una única veu crítica en el parlament, i malgrat els intents de trobar alternatives ideològicament estructurades al liberalisme industrialista, aquests intents foren febles i de repercussions molt limitades.

La manca de referències saint-simonianes o fourieristes és certament descoratjadora quan hom investiga l'origen de l'urbanisme a casa nostra si es té present la forta influència que aquests corrents de pensament van tenir en les polítiques i el pensament sobre el territori i la ciutat al país veí.

Ernest Lluch considera que hi havia una dificultat bàsica perquè el saint-simonisme arrelés: l'absència d'unes escoles politècniques —que a París en foren el bressol—, complementada per la manca d'un estat capaç, a curt termini o a mitjà termini, d'emprendre grans obres públiques i d'un sistema bancari que comencés a dibuixar-se.⁶

Per Fontana, amb la fi del «liberalisme utòpic» els anys 1835 i 1836, els intel·lectuals de la burgesia liberal catalana «Exploren un món que és nou per a ells i en la seva recerca s'aproparan al sainsimonisme —a *El Propagador de la Libertad*, primer, però també a *El Vapor*— que els introdueix a una visió més rica del món de la industrialització (aclariran que ells no en són, de sainsimonians, però que l'escola els ha ensenyat a veure la dimensió social del problema)».⁷

Aquesta és fins aquí l'opinió dels historiadors econòmics i socials. Ara bé, a parer nostre hi ha d'altres vies de penetració d'algunes de les idees saint-simonianes i fourieristes, tan edulcorades com es vulgui, en l'àmbit català i segurament també en l'espanyol. Una societat com la catalana dels anys quaranta del segle passat no es podia permetre el luxe de prescindir de les idees «tècniques» dels seguidors d'aquest moviment. Em refereixo a les idees dels redactors de la *Revue Générale de l'Architecture* de París, de gran difusió entre els arquitectes i enginyers catalans de l'època. Ja hem vist que el BENA tradueix articles de Cesar Daly, director d'aquella revista francesa. Aquelles influències es poden trobar, si bé esporgades dels seus continguts més revulsius socialment, en els escrits d'alguns enginyers i arquitectes catalans. Evidentment, això pot ser d'interès escàs per a la història econòmica i política del país, però és d'importància cabdal per a la història de l'arquitectura i de l'urbanisme.

En els propers capítols podrem resseguir algunes llambregades d'aquesta influència en la discussió sobre la forma de Barcelona i els objectius del naixent urbanisme a casa nostra. Prèviament tractarem de situar les elaboracions dels deixebles de Fourier i Saint-Simon pel que fa a la doctrina urbanística i, en particular, a la seva reflexió sobre la ciutat de París, ja que és per aquí per on van influir sobre Barcelona.

En el debat sobre el primer planejament de Barcelona, també apareixen molts dels tòpics que van preocupar la intel·lectualitat britànica de la primera

6. Vegeu Ernest LLUCH, *op. cit.*, p. 343.

7. Vegeu FONTANA, *op. cit.* p. 265 i 266, que cita un article, «De los proletarios» de la redacció d'*El Vapor*, en resposta al que havien publicat d'Abreu, que signava com «El proletario».

meitat del segle XIX, i és molt possible que els seus protagonistes coneguessin personatges com Spencer, Carlyle o Stuart Mill.⁸ Si bé seria desitjable establir-ne les relacions, pel que fa als arquitectes i atesa la trajectòria que seguí la formació de la disciplina urbanística a Barcelona, és molt més evident el filó francès que ressenyarem.

El mateix es podria dir de l'idealisme alemany, de les possibles influències dels grans arquitectes germànics en alguns arquitectes de Madrid o en Josep Oriol Mestres i Elies Rogent, però entre el grup d'arquitectes catalans estudiats, aquestes possibles referències eren conegudes, si ho eren, a través de la literatura francesa. A mesura que avanci la segona meitat del segle, l'interès pel pensament i l'arquitectura alemanys anirà creixent al nostre país, però en el període estudiat sembla just de limitar-lo en l'economista Jaumeandreu, que crec crucial per al debat sobre la transformació urbana, i als natzarens, que ho són molt menys.⁹

Tornem doncs a França. En el terreny de la forma i la dinàmica urbana i territorial, Saint-Simon no va arribar a precisar prou per servir de guia d'una manera directa. Els seus deixebles enginyers i arquitectes són difícilment des- triables dels seguidors de Fourier a la *Revue Générale de l'Architecture*, i per tant els lectors catalans d'aquella revista no estaven en disposició de destriar-los. En canvi l'aproximació urbanística de Fourier és ben explícita en els seus escrits i es pot seguir de manera clara en els col·laboradors de la *Revue*.

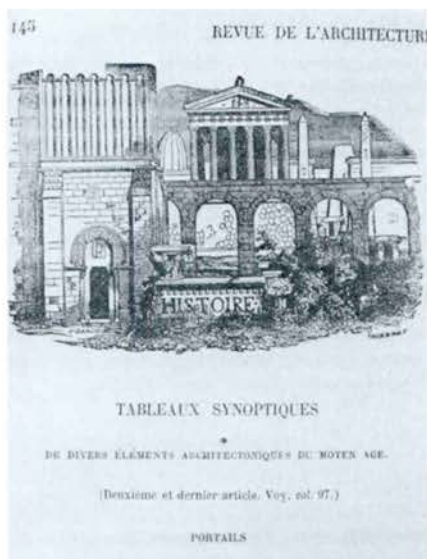
3.2. UNA TEORIA PROCESSAL DE TRANSFORMACIÓ. EL DETERMINISME DE FOURIER

Quan es parla de Charles Fourier, el primer que cal és preguntar-se si efectivament era un «utòpic». Françoise Choay ha fet l'anàlisi estructural dels seus textos per demostrar que Fourier no va escriure una utopia. Fourier mateix condemnava el «rêve du bien sans moyen d'exécution, sans méthode efficace»,¹⁰ i en cap moment va pretendre la creació d'una secta ni de cap metafísica específica a d'altres utopistes coetanis.

8. Les influències de Carlyle són tan extenses que es fa difícil de seguir-les. Vegeu sobre això J. M. VALVERDE, *Vida y muerte de las ideas*, Barcelona, 1980, p. 228. Ja hem vist la referència a Robert Malthus per part de Monlau; Bentham i el seu panòptic surten sovint en els escrits posteriors i Cerdà demostrà estar empeltat de la temàtica d'aquests autors.

9. En aquest sentit es podria objectar, per exemple, que les coincidències entre els projectes de Garriga de Boulevard per a Barcelona, que comentarem al capítol 13 d'aquest treball, i la construcció del Ring de Viena, són prou notables per establir-ne les relacions. Però en ser projectes absolutament coetanis és més plausible atribuir-los a influències, però no recíproques. És precisament a partir dels darrers anys de la dècada dels cinquanta quan es pot seguir la influència directa de l'estètica alemanya a Catalunya.

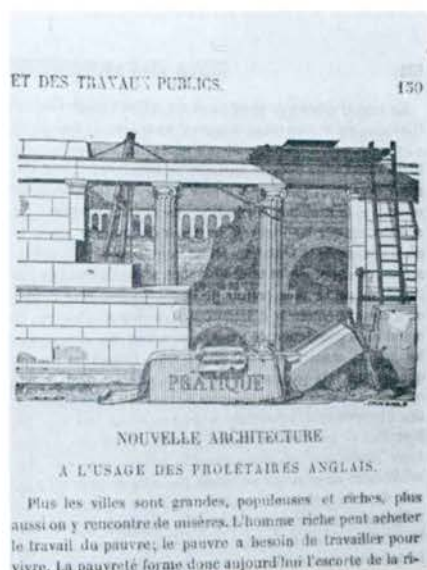
10. Vegeu Françoise CHOAY, *La Règle et le Modèle*, París, 1980, p. 282, que remet als *Manuscrits de Fourier*, París, Librairies Phalenstérienne, anys 1857-1858, p. 356 («Généralités sur l'équilibre...», 1818), i també a la seva «Revue des utopies» a *Le Phalanstère* (5 juliol 1832) i els dos números següents, on s'oposa a les diverses «societats utopistes», cristiana, francmaçona i saint-simoniana.



La suite prochainement.

Madame FÉLIX D'AYZAC,
 Dame de la Maison royale de la Légion d'Honneur. (Saint-Denis.)

Voy. les détails des statues: pl. 23, 24, 25, 26, et l'ensemble des tourelles, pl. 27.



beaucoup d'améliorations à projeter, de grands travaux à exécuter. C'est une question de charité, d'hygiène publique, de gloire et de profit.

CÉSAR DALY.



FIGURES 9 à 12. Caràtules de la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, «Histoire, Théorie, Pratique, Mélange».

Fourier, que tenia una visió històrica optimista i una mania classificadora molt considerable, va establir set fases en el desenvolupament de la humanitat d'acord amb criteris econòmics i socials. La formació de les ciutats i dels imperis correspondria al quart d'aquests períodes, que anomenà «barbarie», en què el clan hauria estat reemplaçat per la nació; el cinquè període seria el de la «civilització», definit per un desenvolupament sense precedents de la indústria. És precisament entre aquestes dues fases que es trobava la humanitat a l'època de Fourier. La civilització es caracteritzaria per la propietat individual incontrolada, mentre que el període sisè, que seria el següent, que anomenà «garantisme», havia d'establir una sèrie de limitacions i es caracteritzaria per una sèrie d'institucions: bancs, factories comunals, asils rurals, falansteris i ciutats obreres.¹¹ Fourier creia inevitable que el desordre i l'anarquia de les ciutats contemporànies donés lloc a un ordre nou. Més que en utopisme, el seu pensament consistia, per tant, en un determinisme històric, i la seva feina, a explicitar la lògica del desenvolupament per tal d'accelerar-lo.

Segons Françoise Choay, la distorsió que Fourier fa del paradigma de More (és a dir, del text utòpic per excel·lència) ve en part d'un coneixement directe i aprofundit dels tractats d'arquitectura.¹² Efectivament, si els comparem amb el que hem vist de J.N.L. Durand i Milizia (però també de Patte i Laugier), ens adonem que molts passatges dels llibres de Fourier en representen el desenvolupament pel que fa a la lectura de la ciutat i a les propostes d'intervenció.

Cada període té uns edificis o conjunts d'edificis que el caracteritzen, com per exemple els de «distribució bàrbara, modus confús» del quart període, típics de l'interior de les ciutats –amb «carrers estrets, cases amuntegades sense corrents d'aire ni claretat suficient, disbarat general sense cap ordre», o els del cinquè, en què amb «la distribució civilitzada, modus simplista [...] només es regularitza l'exterior, on es disposen algunes alineacions, alguns embelliments de conjunt: així diverses places i carrers de ciutats com Petersburg, Londres i París que contenen barris nous [...]». Trobar la forma urbana dels períodes a venir serà una manera de «salvar el món social». En conseqüència, la descripció que féu de la futura ciutat del sisè període («garantisme») és d'una gran meticulositat, i anticipa d'aquesta manera, en forma sorprenent, tal com assenyala Leonardo Benevolo, el contingut dels reglaments edificatoris del segle XIX.

Al sisè període, la distribució garantista, modus compost, que sotmet tant l'interior com l'exterior dels edificis a un pla general de salubritat i d'embelliment, a unes garanties d'estructura [...]. És una mena de perfeccionament social les conseqüències i magnitud del qual costaran de creure.¹³

11. El «sòciatisme» o associació simple, o també «serisofia», i l'harmonisme o associació composta són els darrers períodes contemplats.

12. Vegeu CHOAY, *op. cit.*, p. 283.

13. Citat a Françoise CHOAY, *El Urbanismo. Utopías y Realidades*, Barcelona, 1970, p. 121. Veurem que aquesta manera d'entendre-ho és adoptada per Cerdà íntegrament. Vegeu Leonardo BENEVOLO, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, 1967, p. 69.

S'ha posat molt d'èmfasi en el falansteri oblidant que aquest correspon a l'últim període dels definits per Fourier, és a dir, l'«harmonisme». Ell, però, sempre en va parlar com d'un experiment per a aquells que volien cremar etapes, i com a tal pendent de comprovació, com queda clar en molts passatges. En aquest sentit, és especialment significatiu el fet que Fourier aconsellés construir els falansteris amb materials efímers, la qual cosa palesa les seves cauteles quant a l'experiment i a la possibilitat d'avançar previsions definitives.¹⁴ El seu deixeble principal, Victor Considérant, insistia en aquest sentit quan afirmava que «És inútil dir que aquest traçat no té res d'absolut. Les configuracions de terreny i mil exigències diverses el desenvolupen i el modifiquen [...]».

Per a nosaltres, molt més interès que el model de falansteri té la descripció de la ciutat garantista, que, tot i ser un element de transició cap a l'harmonia universal, era la que Fourier tractava d'aconseguir en aquell moment. I cal dir que la descripció meticulosa que en féu va resultar que tingué un grau de suggeriment molt notable per als encarregats de transformar la ciutat, tal com veurem després en el cas de Barcelona. Apuntem, de moment, els trets més sobresortints d'aquesta ciutat de transició, amb les paraules del mateix Fourier:

Hem de traçar tres recintes:

- El primer conté la ciutat o ciutat central.
- El segon conté els ravals i les grans fàbriques.
- El tercer conté les avingudes i els suburbis.¹⁵

Si comparem aquesta explicació amb les de Durand i Milizia, veurem que representa un avanç substancial en el coneixement de les dinàmiques urbanes reals que, millorades, es proposen com a model. Aquesta descripció deixa el dubte de si Fourier coneixia les teories de Von-Thunen, publicades pocs anys abans. Fos com fos, la proposta que veurem de Rovira i Trias, formulada l'any 1846, recull bastant explícitament aquesta disposició en tres anelles amb funcions diferenciades. Fourier continua l'explicació en els següents termes:

14. Així, en la introducció a l'explicació del falansteri, Fourier deia: «Suposarem que l'experiment és realitzat per un sobirà o per un individu adinerat [...], o per una companyia poderosa que desitja evitar els temptejos i organitzar, sense més tràmits, la Gran Harmonia, el vuitè període en tota la seva plenitud. Assenyalaré el procediment que s'ha de seguir en aquest cas.» Citat per Benevolo, *op. cit.*, p. 69-70. També: «El falansteri, o edifici de falange experimental, s'haurà de construir amb materials poc valuosos: fusta, totxos, etc., perquè, repeteixo, seria impossible determinar amb exactitud en aquesta primera prova les dimensions convenients de cada seristeri o local [...]» Vegeu CHOAY, *El urbanismo...*, *op. cit.*, p. 127.

15. Segons la transcripció feta per F. CHOAY a *El Urbanismo. Utopías y realidades*, p. 119 i s. que extracta la *Théorie de l'Unité universelle ou Traité de l'Association domestique agricole*, París, 1822. Vegeu *L'Harmonie universelle et le Phalanstère exposés par Fourier, recueil méthodique de morceaux choisis de l'auteur*, París, Librairie Phalanstérienne, 1849 (tom I, p. 176-184, 255-259, 261-263). També es pot veure a L. BENEVOLO, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, p. 67 i s.

En cada un dels tres recintes, les construccions adopten dimensions diferents [...]. Els tres recintes estan separats per tanques, gespa i plantacions que han d'entorpir la vista. Cada casa de la ciutat ha de disposar, entre patis i jardins de tant de terreny vuit, almenys, com el que ocupa en superfície edificada. L'espai buit serà doble en el segon recinte o local dels ravals i triple en el tercer anomenat suburbi.

Fourier no es limita a definir l'índex d'ocupació; també estableix minuciosament el que seria una ordenança d'edificis aïllats, fixant els altres paràmetres recurrents a la urbanística moderna, com el de la igualtat entre l'alçada dels edificis i l'amplada dels carrers.

A la ciutat de la transició (o del període garantista) l'hàbitat ha de ser col·lectiu per un motiu tan poc utopista com l'economia:

Destaquem en primer lloc que no es podrien construir casetes: resultarien molt cares donats els aïllaments. Només els rics es podrien permetre aquesta satisfacció; però l'home que especula amb els lloguers es veuria obligat a construir cases molt grans, i en canvi, molt còmodes i salubres a causa de la doble distància exigida en pati tancat. En aquesta classe d'edificis, ens veuríem duts sense voler a prendre tota mena de mesures d'economia col·lectiva, d'on aviat naixeria l'associació parcial [...]

Aquests edificis no són falansteris sinó la racionalització dels edificis de lloguer que ja es donaven a París i que a Barcelona tindran el seu paradigma en l'edificació dels porxos d'en Xifré. Si deixem de banda el determinisme formalista de Fourier, que adjudica un valor causal-transformador a l'edifici, el que està fent és definir un model de ciutat, de relacions socials i d'edificis que només són la millora i racionalització dels que de manera incipient es van donant.

Per Fourier, el problema que cal resoldre és el de la segregació social de la gran ciutat del seu temps, que ell considera, a part d'injusta, irracional, i la fa responsable de les males condicions higièniques. La separació funcional en els tres recintes (ciutat central - fàbriques i ravals - suburbis i avingudes) i l'aïllament de les edificacions col·lectives, que garantiria condicions higièniques per a tothom, permetrien frenar aquella segregació social entre els diversos barris de la ciutat. Un cop «garantides» les condicions higièniques, s'acabaria l'element principal de distorsió de la racionalitat urbana gràcies a «la propietat, inherent a una ciutat semblant, de provocar l'associació de totes les classes, obrera, burgesa, i, àdhuc, rica». Amb la construcció d'habitatges col·lectius (cases plurifamiliars), i amb les economies d'escala que impliquen, es podria organitzar millor la divisió del treball, que en els suburbis s'hauria de produir en el si de grans immobles. Divisió del treball, racionalització econòmica a través de la separació de funcions i integració de l'habitatge a la ciutat, són els tòpics principals de la reflexió fourierista. Es tracta, però, de la ciutat existent i de la seva millora i no d'una construcció irrealitzable.

Victor Considérant, continuador de Fourier com a cap del moviment falansterià i director del seu òrgan *-La Falange-*, ho explica més clarament

encara quan diu que l'home no està allotjat i que les cases de París, capital del món civilitzat, ofereixen un panorama deplorable que es pot millorar en el període següent immediat (el garantisme), que ha de garantir les condicions que evitin la segregació social i permetin una mínima racionalització de la ciutat de l'industrialisme a través de la separació de funcions i la redefinició de la relació entre les parts d'aquella ciutat, en un model que té com a objectiu últim la dissolució de la ciutat en el camp.¹⁶ Per permetre aquesta dissolució en l'*harmonia*, el primer pas és la millora de la ciutat heretada en el *garantisme*. Es tracta la reforma i el reforçament de la ciutat com a pas previ per a la seva disgregació, operació paradoxal que hem constatat en parlar de Pere Felip Monlau.

La peça elemental d'aquest objectiu finalista és el falansteri, que, però, no ens diu res de l'organització més general de la urbanització del territori en el període de l'associacionisme compost, o harmonisme, ni, menys encara, en el període de transició (garantisme). Només si admetem el falansteri com a analogia podem avançar una imatge del que Fourier entenia per ciutat-territori, on el falansteri seria una imatge de la globalitat perquè el sistema de Fourier i els seus seguidors és un sistema clarament jerarquitzat, a partir d'aquella cèl·lula elemental, el secret de la qual es troba en l'equilibri entre les parts i els nivells. El sistema de Fourier és el de la *Unitat universal*, que s'entén com una harmonia universal composta d'harmonies parcials. Prenguem, doncs, el falansteri com el que bàsicament és: un model experimental que simula de manera prou operativa (i per tant, simplificada) el que és la complexitat de la ciutat desitjada; un avanç del que possiblement s'esdevindrà en la superació de la ciutat del període de transició, de la qual ja hem vist les principals característiques. En primer lloc, la divisió en tres zones, començant pel centre, que es defineix com el lloc del comandament, l'intercanvi, la representació i el lleure col·lectiu.¹⁷

Quan explica el falansteri, Victor Considérant torna a insistir per la seva banda en la divisió zonal, aquest cop en termes funcionals: «A un costat, el palau de la població; al centre el cap del moviment, la gran plaça de maniobres; a l'altre costat, la ciutat industrial.» Dins de cada zona encara matisa la lògica de localització de cada element segons la seva compatibilitat.¹⁸ La separació de

16. Considérant feia la següent descripció de la ciutat existent: «A les nostres ciutats, unes casotes deteriorades, negres, lletges, mefítics s'arrosseguen al voltant dels monuments que la civilització ha sembrat aquí i allà de la mateixa manera que, en un jardí mal cuidat, uns cargols de baba impura s'enfilen per la tija d'un lil·la en flor. L'aparellament del luxe i la misèria: aquest és el complement del quadre. [...] [La civilització], mentre aixeca i manté amb grans despeses una sumptuosa Òpera on unes harmonies encantadores acaricien l'òida dels ociosos, deixa oir, enmig dels carrers i de les places públiques, els cants de misèria dels cecs, les tristes lamentacions dels captaires.» Citat per CHOAY, *op. cit.*, p. 135.

17. «El centre del palau o falansteri ha de ser destinat a funcions plàcides, menjadors, sala de borsa, del consell, biblioteca, estudi, etc. En aquest centre es situen el temple, la torre d'ordre, el telègraf, els coloms missatgers, les campanes de cerimònia, l'observatori, el pati d'hivern amb plantes resinoses i situat darrera del pati de parada.»

18. Els tallers sorollosos, les escoles baladreres, es releguen a un pati extrem, al final d'una de les ales; el soroll queda reduït a aquest pati [...]. A l'extrem de l'ala de l'altre costat es troba l'hostal destinat als estrangers. Aquesta disposició té per finalitat evitar els entorpiments en el centre d'activitat.»

funcions no és abstracta ni categòrica, ja que es fa d'acord amb una lògica econòmica i de comoditat que admet la promiscuïtat controlada; per això quan parla del centre també diu:

Els tallers, els pisos de dimensions i de preus diversos es reparteixen per tots els edificis. Els tallers es troben en general a la planta baixa, com evidentment convé. Alguns, tanmateix, com els de costura, de brodat i altres feines delicades, poden situar-se al primer pis.

La distribució dels diferents tipus i classes d'habitatge parteix del reconeixement de l'estratificació social dins la ciutat falansteri i per això «els pisos cars, adornats riquíssimament i muntats de forma principesca, voregen el gran jardí d'hivern», mentre que «els pisos més modestos s'escalonen en les ales i en els extrems». Però té una voluntat d'integració i barreja social que en una ciutat tan jerarquitzada com la que es proposa necessita polítiques específiques que Considérant anomena «engranatge»:

No obstant això, l'Harmonia, sense aspirar a una igualtat contrària a tot ordre natural i social, opera sempre amb la fusió de les classes i la barreja de les desigualtats. Per aconseguir-ho, es reserva, dins d'aquesta disposició general, un «engranatge» que impedeix i preveu fins al més petit germen de desconsideració envers un barri: s'introdueixen en el centre i als voltants habitatges de preu mòdic, i es posen alguns dels més cars als extrems. D'altra banda, les varietats de gust, d'humor i de caràcter dispersen les diferents classes de fortuna per tots els cossos d'edificis del falansteri, i no hi veiem un barri de Saint-Marceau al costat d'un barri de Saint-Germain.

Veiem doncs delineada una política d'habitatge social amb finalitats reequilibradores. El falansteri, vist com a programa aplicable a la ciutat existent, ens prefigura les polítiques urbanes progressistes de començaments del nostre segle a l'Europa més desenvolupada.

Però l'èmfasi, per part dels fourieristes, no es posa en la política d'habitatge sinó en la forma urbana. Per això, i amb independència d'aquell «engranatge» de què parla Considérant, els elements formals són els que es dissenyen més precisament. No és casual que aquests elements siguin els de relació entre les parts construïdes, la distribució dels edificis i les parts més significatives, en particular, els espais verds interiors del falansteri i sobretot l'invent més decisiu: el carrer galeria. Si el problema és el de l'allotjament de l'home en societat, la resposta s'ha de donar fonamentalment amb els elements urbans de distribució i de focalització, i corregir-ne els efectes indesitjats amb l'«engranatge» de la protecció de l'habitatge barat central.

3.3. CENTRALITAT URBANA I EQUIPAMENT TERRITORIAL ALS SAINT-SIMONIANS I FOURIERISTES DE LA *REVUE GÉNÉRALE DE L'ARCHITECTURE ET DES TRAVAUX PUBLICS*

Passem ara a veure, no ja la definició del projecte fet per Fourier i divulgat per Considérant, sinó la seva aplicació a la ciutat real de París i al territori de la França de la Restauració que els fourieristes intentaren, sense tenir cap problema a barrejar-se amb els saint-simoniens. Amdós grups, estretament units en el projecte d'estructuració territorial francès, esdevindran els grups intel·lectuals definidors de la política de la burgesia industrial que controlà els governs del país veí.

No sembla gaire estrany, en conseqüència, que el seu cap, Victor Considérant, proposés en un article a la *Revue Général de l'Architecture* la creació d'un gran centre direccional a París, «centre superior de Vida, d'esbarjo i de negocis, dotat d'una enorme força d'atracció i excel·lent per bellesa, riquesa, vitalitat i grandesa sobre tots els altres punts de la capital».¹⁹ La proposta pretenia d'aturar els desplaçaments continus del centre de París i, per tant, dels centres d'activitat. Aquest problema era d'actualitat, ja que l'enginyer Perreymond havia partit de la mateixa preocupació pels desplaçaments del centre de París per proposar, en una sèrie d'articles a la mateixa revista, un projecte coincident –la creació d'una «Nouvelle Lutece» a base de dessecar el braç esquerre del Sena i canalitzar, eixamplant-lo, l'altre. Els articles, objecte dels següents comentaris, van aparèixer amb el títol «Études sur la ville de Paris» entre els anys 1842 i 1844, i constituïen un veritable pla general i, en termes d'estructura, feien un diagnòstic molt convincent i segur del fenomen de la centralitat a París. La proposta arribava a un minuciós nivell de concreció, que incloïa fins un estudi econòmic i financer amb el corresponent pla d'etapes.²⁰

19. VICTOR CONSIDÉRANT, «Notes sur les intérêts généraux de la Ville de Paris...», *Revue Générale de l'Architecture*, 1844. Victor Considérant fou, a més de destacadíssim fourierista, representant i conseller del desè *arrondissement* de París (aleshores, a la riba esquerra), polític i enginyer de l'exèrcit, però va deixar l'exercici d'aquestes professions el 1831 per dedicar-se a «la Idea» i a la seva difusió. Nascut el 1805, entrà a l'Escola Politècnica el 1826. El 1849, a causa de la seva participació en la revolució del 1848, va haver d'exiliar-se.

20. De l'Escola Politècnica, Perreymond també fou enginyer militar i també va patir represàlies després del 1848. Segons Roncayolo, era un coneixedor dels moviments obrers des del seu inici. Articles seus apareguts a la *Revue Générale de l'Architecture*: 1842, p. 540-554, «Aperçu historique des déplacements successifs de la population et du centre de la Ville de Paris»; 1842, p. 570-579, «Conséquences désastreuses de la mobilité du Centre de Paris»; 1843, p. 23-37, «État actuel de la Ville»; 1843, p. 72-79, «Travaux d'Urgence à exécuter dans Paris»; 1843, p. 79-88, «Conséquences des constructions au Nord-Ouest de Paris»; 1843, p. 413-428 i 449-45, «Moyen d'arrêter le déplacement de Paris»; 1843, p. 458-464, «Possibilité matérielle de l'exécution simultanée des travaux proposés»; 1843, p. 464-469, «Comment il serait possible de fournir d'eaux abondantes la partie méridionale de Paris (Rive Gauche), et d'obtenir un rabais considérable sur certains matériaux de construction d'usage»; 1843, p. 517-528, «Des ressources passées et présentes de la Ville de Paris, et sa vidresse à venir basée sur un accroissement du revenu des Établissements communaux»; 1844, p. 184 i s.,

Marcel Roncayolo ha explicat la confluència, en els enginyers de l'Ecole Polytechnique, del pensament dels utòpics (Fourier i Saint-Simon principalment) i del pensament abstracte (*Esprit de Systeme*) en l'Administració de la ciutat real. Individualitza dues fonts del pensament urbà: la dels utopistes, amb la seva preocupació per la igualtat territorial, la distribució equilibrada dels homes i dels equipaments; i la dels administradors preocupats pels processos del creixement, els moviments i la polaritat territorial. Les dues fonts, no cal dir-ho, conflüen en l'ambient ben determinat de l'Ecole Polytechnique, instituïda el 1794 per la Convenció, i al mateix temps aportaren els membres més actius dels grups saint-simonians i fourieristes.²¹

Aquests enginyers aplicaren els mateixos raonaments a la ciència, al sistema social o al sistema industrial, de manera que a través de trajectòries mai immediates van derivar de la utopia a un compromís, si no polític sí tècnic, amb el règim establert, encara que aquest no demostrés gaire sensibilitat per l'harmonia entre classes o qüestions similars. L'exemple de Michel Chevalier, Victor Considérant, el mateix Perreymond o Cesar Daly, il·lustren aquesta figura del personatge amb una trajectòria més o menys compromesa en aquell difícil equilibri.²² Segons Roncayolo, a la dècada que va de 1830 a 1840 la revolució dels transports s'alimentà d'aquest tipus de tècnic, i després del 1850 Haussmann se'n serviria per muntar el seu equip tècnic.

Per la seva banda, alguns d'aquests enginyers, amb el seu nom o amb pseudònim, continuaren combinant pensament social, anàlisis tècniques, i a vegades polèmica política, en publicacions. En particular a la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, que tenia com a objectiu posar en

«Compte Rendue. De la Grande Circulation dans Paris et du livre de M. Hippolyte Meynadier». La carta que Perreymond envià a C. Daly acompanyant els deu estudis sobre la ciutat de París comença de manera significativa relacionant la vitalitat amb la centralitat i amb els desplaçaments de la població: «Quand on s'occupe de la viabilité de Paris, surtout à une époque avide de moyens de communication rapide, on rencontre une question de la plus haute importance: c'est la recherche de causes qui ont amené le fractionnement et l'instabilité du centre d'activité de cette ville —question qui renferme en elle-même celle du déplacement de population.» En el mateix text, relaciona tota aquesta «teoria» urbana amb la de les xarxes de comunicació: «[Elles] constituent une partie de unes études générales sur la circulation qui s'opère à la surface du pays que nous habitons.»

21. M. RONCAYOLO, *Preludio all'Haussmanizzazione: Capitale e pensiero urbano in Francia intorno al 1840*, dins in *Le città capitali*, a cura di Cesare de Seta, Roma, 1985, on diu: «l'analisi delle relazioni fra le città e quella delle strutture interne sono rapportate a principi identici o analoghi. In breve anche se la parola "centralità" non è adoperata esplicitamente, il concetto di centralità rimane il fulcro di tale riflessione e rimanda necessariamente a quello di capitale. [...] venuti più in generale da una filosofia vicina all'illuminismo, conquistati all'idea di una repubblica ispirata da scienziati e produttori più che da politici, appassionati di organizzazione, essi guardano a quelle guide profetiche che per loro sono Saint-Simon o Fourier e forniscono alle loro chiese e scuole i membri più attivi».

22. Michel Chevalier, *Polytechnicien*, saint-simonià, fou director del *Globe*, enviat per l'Estat a Anglaterra i als Estats Units per estudiar economia entre el 1824 i el 1837, després fou inspirador de la Banca Saint-Simoniana, professor al Col·legi de França d'economia política i va perdre la càtedra a l'arribada del Govern provisional el 1848. Autor d'un tractat de lliure canvi. La biografia dels altres ja s'ha ressenyat.

contacte arquitectes i enginyers i la recerca d'una arquitectura del món industrialitzat. Aquesta revista permet posar en evidència que els deixebles de Fourier i de Saint-Simon involucrats en la política territorial de l'Administració aconseguiren fer una síntesi entre el pensament urbà i territorial –que enfoquen amb procediments anàlegs– i el de les xarxes de comunicació. Això els portà a una reflexió, molt rica en suggeriments, sobre la centralitat i el paper de la ciutat capital, encarnada en París, convertida en objecte d'un gran debat urbanístic.

L'ús representatiu i de suport a la societat civil de la capital i la seva incompatibilitat amb el caràcter de ciutat productiva i obrera tornà a portar el centre d'interès cap a la població, la composició social i el modus de vida dels habitants de la capital. El resultat és allò que l'autor anomena «città epurata», ciutat depurada de la classe obrera, de la indústria i de tots aquells usos i activitats que poden molestar la ciutat lúdica, representativa i quaternària.

El saint-simonista Michel Chevalier proposà, en tornar d'Anglaterra i d'Amèrica, un pla de treballs públics on distingia «tres ordres principals de millora material» per assegurar el progrés: les vies de comunicació, les institucions de crèdit i la institució de l'especialització (aprenentatge per a l'obrer i ensenyament industrial «per a la burgesia»), que garantirien la mobilitat de les persones, de les mercaderies, dels diners, i la mobilitat social, tal com es donava a Anglaterra. El seu pla es centrava en les vies de comunicació, bàsicament en els canals complementats pels ferrocarrils, i distingia entre els centres de distribució de capitals i mercaderies –principalment ciutats portuàries– i una segona línia de ciutats manufactureres i ben comunicades per una gran artèria nacional –«Le città che formerebbero tale seconda linea non sarebbero centri di capitali se non come centri di lavoro manifatturiero».²³ Per la seva banda, el fourierista Lechevalier explicava que després de la falange, unitat elemental, havien de venir les ciutats –«punts de comunicació entre falanges»– dotades de les estructures externes a les cèl·lules elementals, com grans magatzems, grans fàbriques, teatres, monuments d'art..., després, les ciutats de província fins a la capital, cap i casal de les relacions socials i de la distribució.

En la reflexió d'aquests autors, el paper de la capital es delinea com quelcom diferent. Alguns troben absurd concentrar-ho tot a París, que hauria de ser en canvi «el centre de les belles arts» i de «la civilització», i per tant proposen preservar-ne l'accessibilitat; d'altres, com Michel Chevalier, creuen que, al contrari, cal centralitzar també les comunicacions. En paraules de Roncayolo:

Il suo piano è dunque destinato a «offrire una comunicazione regolare e permanente con Parigi». La centralizzazione politica e amministrativa non è fra i primi bisogni del paese se non in quanto Parigi è al tempo stesso il centro del pensiero francese e quello dei nostri interessi materiali. I diversi gradi di superiorità intellettuale e di prosperità di cui godono i dipartimenti, sono fino ad un certo punto direttamente proporzionali alla facilità dei loro rapporti

23. Michel CHEVALIER, *Des intérêts matériels en France*, 1838 (citat per RONCAYOLO, *op. cit.*).

con Parigi. Con terminologia moderna oggi diremmo che non è la centralizzazione politica (né quella delle vie di comunicazione) che giustifica la centralità di Parigi; ma, secondo uno schema che non si vorrebbe storicista, è la centralità acquisita che fonda di diritto la centralizzazione.

Subratllem que la tesi de Michel Chevalier de l'any 1838 respecte al paper de la ciutat capital és idèntica a la formulada per Balmes sis anys després. El debat sobre el paper de la ciutat de Barcelona que hem vist al primer capítol repetia les reflexions i els posicionaments de la polèmica francesa una mica anterior, malgrat que un pla d'obres públiques sobre el conjunt de Catalunya no arribaria fins al 1848 en forma de pla de carreteres. Anàlogament, el diagnòstic de Perreymond sobre els desplaçaments del centre de París havia de tenir un grau de suggestió enorme per als nostres arquitectes, i els permetria d'identificar el desplaçament de les centralitats de Barcelona (del pla de Palau cap a la Rambla) com un dels problemes que calia resoldre: la fixació i potenciació del centre de la capital civil que volia ser la nostra ciutat. Perreymond constata que les activitats més prestigioses i la residència es desplaçaven cap al nord-oest i deixaven el centre històric de París, la qual cosa produïa una dispersió de les iniciatives per falta d'una referència clara del mercat, i produïa una degradació dels barris antics que implicava un malbaratament dels recursos en haver de construir nous equipaments centrals que ja existien. A més, ja no era possible de reequilibrar el creixement a través de la forma externa de les muralles, que s'havien eixamplat moltíssim.

Per tant, la nova ciutat sense muralles i en creixement havia de tenir un centre fix i potent que fos únic i a partir del qual la ciutat pogués créixer en totes les direccions, recollint a la pràctica la proposta hiperjeràrquica de Fourier, però demostrant-ne la necessitat a través d'una anàlisi històrica. Segons Perreymond, la ciutat de París havia tingut els millors moments de la seva existència quan el centre geomètric havia coincidit amb el centre dels moviments que convergien en el seu àmbit. L'èxit del desenvolupament harmònic de la ciutat depenia de la cura en la tria d'aquest lloc central, que havia de ser un, estable, localitzat focalment i actiu per ell mateix. Calia definir-ne no solament la localització ans també les funcions, ja que aquest centre no era altra cosa que «l'expressione più elaborata e più intensa del posto occupato della capitale allí interno della nazione», tal com diu Roncayolo.²⁴ Per això, la transformació i reforma del centre no podia fer-se amb actuacions aïllades, ja que havia d'estar relacionat amb la xarxa territorial general.

El projecte de Perreymond era, en conseqüència, un projecte de gran centre direccional i d'enllaç amb les perifèries i els accessos. Ara bé, aquest gran centre direccional tenia dues vessants o subsectors: d'una banda, la «Nouvelle Lutèce», centre de les institucions (tribunals, teatres, biblioteques, palau de la Indústria, galeries); de l'altra, més amunt del Sena, el «Bazar National» amb els

24. RONCAYOLO, *op. cit.*, p. 139.

embarcadors, les estacions de tren, els dipòsits i el mercat central. El que no hi trobaríem de cap manera seria la ciutat productiva, ni les indústries ni els obrers.

La Nouvelle Lutèce de Perreymond tradueix la jerarquia urbana de l'interior del falansteri de Fourier i en representa el centre, la torre d'ordre, però de tota la nació. Aquí també la forta jerarquització i especialització de l'espai proposat comporta la segregació social de la ciutat, problema que estava a la base de la preocupació de Perreymond en la seva anàlisi dels desplaçaments del centre; per això posa èmfasi en el fet que «l'interès municipal, l'interès general, l'interès polític imposen, àdhuc en l'estat dels nostres costums, que totes les classes que constitueixen la població visquin estenent-se i d'alguna manera barrejant-se a tots els barris de París». I això és important perquè «quan hi hagi barris aristocràtics, barris proletaris, barris financers i barris pobres i, en conseqüència, companyia de la guàrdia nacional amb guants grocs [...] i d'altres amb mans calloses, aquell dia haurem destruït la base essencial de l'ordre públic».

El famillisteri considerava l'allotjament dels visitants tot segregant-lo de la població pròpia. Ara, per Perreymond, la població fluctuant –viatjants, viatgers, turistes, homes de negoci o investigadors– seria signe de riquesa, i la seva rotació, font d'ingressos que la ciutat hauria d'atreure per acomplir la seva funció de capital, encara que fos a costa d'un sacrifici de la població estable.²⁵

Arribats aquí, apareixen immediatament punts de connexió amb el que afirmava Monlau en la seva memòria sobre l'exemple de Barcelona, quan atribuïa un paper idèntic als viatgers i homes de negocis i defensava la necessitat de descentralitzar les fàbriques i d'allunyar la població obrera. El projecte de Barcelona capital de la Catalunya industrialista que proposava Monlau s'incloïa en la creació d'un sistema al més diferenciatiu i ampli possible, des del centre d'aquesta ciutat fins a les colònies industrials, les mines, les planes de l'Urgell... i els camps de Castella. Es tracta, com ja hem comentat, de seguir els passos de França en el seu camí per posar-se al nivell d'Anglaterra.

En aquest aspecte pot servir d'exemple el cas del canal de Suez, que interessà, com no podia ser d'altra manera, la *Revue Générale de l'Architecture* de Cesar Daly, que publicà unes propostes de l'advocat fourierista marsellès Auguste Colin, un dels principals impulsors a França de la qüestió del canal de Suez.²⁶ No ha d'estranyar-nos que, anys després, un advocat barceloní estudiés

25. «Si tratta della popolazione che é utile attirare a Parigi e di cui conviene alimentare la mobilità: "più il soggiorno a Parigi diviene gradevole e difficile da prolungare, più vedremo passare rapidamente e agitarsi fra le sue mura una popolazione motivata a vedere ed ad agire". La popolazione stabile deve essere invece sacrificata a questo obiettivo: "bisogna rendere difficile il soggiorno a Parigi como residenza stabile, in ragione delle spese di mantenimento, alloggio ecc. [...] che tale soggiorno provochebbe, dobbiamo nello stesso tempo trarne dei profitti." RONCAYOLO, *op. cit.*, p. 144, que cita Perreymond.

26. Barthélemy Infantin (1796-1864) era un dels dirigents del grup saint-simonià agrupats monàsticament a París i després a Menilmontant, que va ser dissolt per la policia el 1832. Ens el trobem en molts dels projectes industrialistes francesos relacionats amb grans obres públiques. En particular va participar a la constitució de la Société d'Études pour le canal de Suez, després d'haver

les implicacions d'aquella magna obra per a Espanya: Manuel Duran i Bas el 1857 guanyà un premi de la Societat Econòmica Barcelonina d'Amics del País amb una memòria titulada *La abertura del istmo de Suez y el Puerto de Barcelona* que citava sovint «M. Miguel (le) Chevalier» i al seu llibre *Des intérêts matériels en France*.²⁷ Duran i Bas no era evidentment saint-simonià ni fourierista –coneixem molt bé el seu pensament absolutament distant d'aquells plantejaments ideològics–, però en el moment de buscar solucions «tècniques» es va veure obligat a acudir a un pensador d'aquelles escoles, les vertaderes artífexs del desenvolupament del pensament industrialista a França.

Es tracta d'un treball molt ben documentat on es fa una descripció del projecte, la història dels assajos d'unió dels dos mars, s'enumeren els beneficis de l'obertura per a Barcelona i per a tot el comerç universal, la seva influència en la civilització i, sobretot, els avantatges especials «que ha de reportar España».²⁸ L'objectiu últim –al qual s'arriba després de fer una «breve reseña del comercio de Barcelona con Levante» amb citacions de Capmany i Montpalau– és el de proposar els «Medios para utilizar Barcelona las ventajas que ha de proporcionarle la abertura del Istmo de Suez», que són quatre: a) la millora del port; b) els ferrocarrils «des de Barcelona fins a l'interior de la Península»; c) progressos de la indústria;²⁹ d) foment de la marina d'hèlix.

intentat personalment, el 1837, convèncer del projecte el virrei Mohamed Alí. (Dades extretes de L. BENEVOLO, *op. cit.*, p. 66.) El número 6 de la *Revue* va publicar un article, «Communication de la Méditerranée et de la mer Rouge par un canal maritime et un chemin de fer», signat pel mateix director-redactor. Volia defensar la necessitat que l'empresa del canal no fos d'una sola nació sinó que es fes a través d'una companyia formada amb capitals de tots els països per tal d'assegurar el dret de pas a tothom, lluny dels avatars polítics. Cesar DALY, «Communication de la Méditerranée...», *Revue Générale de l'Architecture*, núm. 6 (1845-46), p. 150. «M. Colin de Marseille, qui a habité a l'Egypte pendant quatre années, et qui, depuis cinq ans, a développé ces idées dans la "Phalange" et dans la "Démocratie pacifique" propose aujourd'hui de former la "Compagnie de l'Isthme de Suez".» Proposava un projecte de construcció d'una via fèrria des del Caire fins a Suez per permetre la posterior construcció del canal i, paral·lelament, la construcció d'un canal d'irrigació des del Nil. Es tracta d'un projecte absolutament quantificat i pressupostat, amb una proposta de constitució de la companyia i un estudi economicofinancer.

27. Vegeu Manuel DURAN I BAS, *La abertura del istmo de Suez y el Puerto de Barcelona. Memoria premiada por la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País en sesión pública celebrada el día 19 de Noviembre de 1857*. Publica la mateixa societat, a Barcelona, Imprenta de Joaquín Bosch, 1858.

28. Les cites són de Malte BRUN, *Geografia universal; de la comissió internacional*; HEEREH, *De la politique et du commerce des peuples de la [sic] antiquité*; Barthélemy SAINT-HILAIRE, *Lettres sur l'Egypte*; CORDIER; MEC-CULLOCH; SAY; ANDERSON AENEAS, *A journal of the forces which sailed from the Downs, in april, on a secret expedition under command of Lieut-Gen. Pigot, till their arrival in Minorca; an continued through all the sussequent transactions of the army under the command of the Right. Hon. General Sir Ralph Abercombry, K-B. in the Mediterranean and Egypt...*, Londres, 1802; i del capità James VETCH, «del Real Cuerpo de Ingenieros». De Malte BRUN es va publicar posteriorment un «Resumé historique et géographique de l'exploration de Gérard Rotilfs au Tová et a In-Sâlah...», *Annales des voyages...*, Paris, maig de 1866.

29. En parlar dels progressos de la indústria com a mitjà per beneficiar-se de l'obertura del canal de Suez, Duran i Bas expressa crítiques dels criteris inversors dels bancs catalans, que

Amb aquesta memòria, Duran i Bas repassava els temes pendents del projecte industrialista pel que fa a les obres públiques de comunicacions, a la manera del pla que havia fet Chevalier per a França molts anys abans. Però si en estudiar l'estructuració del territori francès, l'enginyer saint-simonià havia de replantejar el nou caràcter de la seva capital indiscutible, Duran i Bas (o l'ajuntament que convocà el concurs d'enderroc de les muralles el 1840) havia d'estructurar, al contrari, un territori (Espanya) per permetre que Barcelona aprofités els avantatges del seu creixement i dels nous itineraris internacionals.

De manera anàloga a la *Revue Générale de l'Architecture*, lloc de trobada d'enginyers i arquitectes, saint-simonià i fourieristes, la Barcelona capital de l'industrialisme català s'havia de definir a partir de les seves connexions territorials, que construïrien els enginyers, i de la sublimació del seu centre, que efectuarien els arquitectes. Un centre que havia de ser la vitrina aparador de la modernitat del país, net, transparent i construït amb galeries de vidre com el centre del falansteri, i que l'any 1851 trobà el seu paradigma en el Crystal Palace de Paxton, que era precisament la seu d'una Exposició Universal i la culminació dels esforços dels arquitectes als passatges comercials de París... o al projecte de la plaça Reial de Barcelona, com veurem al proper capítol.

considera el punt flac del sistema a Espanya, en una mostra més de la seva lucidesa: «El il·lustre economista francès a quien hemos citado más arriba, M. Miguel Chevalier, ha dicho con razón que el progreso material de los pueblos depende de sus vías de comunicación, de las instituciones de crédito y de la educación industrial. Mas arriba hemos recomendado las primeras, y el Gobierno, con la creación de las escuelas industriales, tiende a generalizar esa educación: las instituciones de crédito que existen en Barcelona saben, pues, cual es la otra misión patriótica que les está encomendando para el porvenir.»

4. ELS PRIMERS PROJECTES DE TRANSFORMACIÓ DE BARCELONA

4.1. LA NECESSITAT DEL PLANEJAMENT URBÀ

L'obertura del carrer Ferran és sens dubte la primera operació de reestructuració global a Barcelona, no tan sols per la seva envergadura, sinó també perquè es tracta presumiblement del principi d'un eix d'encreuament de la ciutat en la seva totalitat.¹

Però el tram Ferran - Jaume I assolí un caràcter diferent que el del carrer Princesa, fins i tot contradictori a causa de les vicissituds i canvis d'objectius del creixement urbà barceloní. El primer tram serví de fet per potenciar el corrent del centre des del pla de Palau cap a la Rambla, i es configurà com un lloc valuós de la nova centralitat de Barcelona, que s'havia d'acomodar progressivament a la nova distribució de la població, corrent cap a ponent.² Responia al major pes

1. Si bé no es disposa de la informació suficient per establir conclusions evidents, ens sembla bastant raonable de suposar que es tracta d'una operació en la línia de les *grans croisées* napoleòniques. Això no seria gens estrany si es té en compte la gran immediatesa de la seva obertura amb el període d'ocupació de la ciutat pels francesos, i la continuïtat en el càrrec de responsable de les obres municipals del mestre Mas i Vila. La travessa de la ciutat, tan típica de l'urbanisme il·lustrat i de l'Imperi, tenia en el cas de Barcelona raons estratègiques prou interessants per a l'exèrcit d'ocupació en relacionar la Rambla, on es va localitzar el comandament francès (al Palau Marc de Reus), amb la Ciutadella –un dels pocs llocs segurs per a les tropes ocupants– i amb el camí de França. Representava a més l'esventrament del laberint de carrerons. Sigui com sigui, encara és menys aventurat suposar que ja des d'un principi es preveia la successiva prolongació de l'eix, iniciat al convent dels caputxins de la Rambla, cap a llevant. Vegeu l'expedient 1237-B de l'A.A., que parla del «antiquísimo proyecto de una calle que uniese la Rambla con el Paseo de San Juan» sobre l'obertura del carrer Princesa, en el qual, a la carta del governador de la província de 26 d'abril de 1852, es fa un resum del procés. Vegeu també MARTORELL i FLORENSA, *Historia del urbanismo en Barcelona*, Barcelona, 1970; i Ignasi de SOLÀ MORALES i Arantza LÓPEZ DE GUEREÑA, *La plaça Reial de Barcelona...*, Barcelona, 1982.

2. El 1826 s'obrí el primer tros del carrer de Ferran (des de la Rambla fins a la plaça de la Trinitat) i el 1840 es fa arribar fins a la plaça de Sant Jaume. Cinc anys després (24 de febrer de 1845) el cap polític de la província autoritzà l'Ajuntament a fer arribar l'eix fins a la plaça de l'Àngel, cosa que es realitzà bastant ràpidament. Aquesta obertura es féu mentre el Raval experimentava el seu creixement més fort. A partir del 1849 es feren els projectes per a la perllongació cap a llevant.

demogràfic del Raval respecte a la Barceloneta, els dos barris que, potenciats per l'increment demogràfic de la primera meitat del segle XIX, absorbién el creixement des de la pèrdua del barri de la Ribera en el segle XVIII i la consegüent densificació del centre urbà restant. La perllongació de l'eix d'obertura cap a llevant pel carrer Princesa denota, en canvi, la voluntat de continuar creixent en aquesta direcció, corregint aquell procés i tornant a dinàmiques anteriors de la ciutat.

El carrer de Princesa s'inaugurarà el 1853 quan el Raval i la Barceloneta ja es podien considerar pràcticament exhaurits com a sòls urbanitzables. La ciutat necessitava, ara ja urgentment, una nova possibilitat d'eixample, i el carrer Princesa, obert cap a llevant, era l'únic eix digne, ample i ben alineat que comunicava el centre amb l'exterior.³ Topava, però, amb la Ciutadella, que no solament no va desaparèixer, sinó que, quan s'atorgà l'enderroc de les muralles, quedà intocable i rodejada per una zona de protecció. D'altra banda, simultàniament s'havien consolidat les expectatives dels propietaris dels voltants del passeig de Gràcia. El carrer Princesa, ja des de la seva inauguració, quedà com un testimoni del canvi d'allò que havia estat la voluntat secular de la ciutat de créixer cap a llevant. Els creixements del Raval i de Gràcia havien obligat a una nova manera d'entendre el pla de Barcelona des de la ciutat.⁴

En aquell moment, era evident per a qualsevol persona il·lustrada que conegués la realitat urbana de Barcelona que el fenomen del creixement no era ja aturable, i que havia d'entendre's com un procés continu. Ja ho hem vist en parlar de Monlau, Vila i Balmes en els primers anys de la dècada dels quaranta. Però en canvi van resultar més difícils de copsar les interrelacions entre aquest nou fenomen del creixement il·limitat i la reforma de la ciutat, i per això van polaritzar el debat sobre la transformació urbana de mitjan segle XIX, tal com intentarem fer veure.

La nova consciència del caràcter continu del creixement i de la transformació de la vella ciutat portà a la voluntat de coordinació en plans de transformació integral, que a Barcelona foren proposats, als anys quaranta, pels arquitectes Antoni Rovira i Trias i Bertran i Soler.

4.1.1. LA FORMA DE L'EIXAMPLE

Tant si es mirava des de les potencialitats de Barcelona com a ciutat capital moderna, com si es considerava la negativa situació higiènica, la ciutat havia de

3. L'Acadèmia de Belles Arts, actuant com a Junta d'Ornat, exigia, a l'informe del 21 de juny de 1852, «Dar un remate a la calle en su encuentro con el Paseo de San Juan sometiéndolo a concurso». Això implica dissenyar una mena de porta monumental que només tindria sentit en el moment que desaparegués la Ciutadella.

4. Sobre aquesta voluntat secular de la ciutat, vegeu la tesi doctoral de Manuel GUARDIA, citada a la bibliografia.

créixer, havia de comunicar-se millor amb el territori de Catalunya i havia de remodelar el seu centre. Si bé Rovira i Trias va ser el primer a proposar un pla que integrés tots aquests ingredients l'any 1846, la cosa havia anat madurant des de bastant abans.

Els treballs de Josep Massanés i Mestres (1777-1857), enginyer militar i arquitecte, demostren que, tot i no tenir un instrument urbanístic comprensiu, sí que tenia present la complexitat de l'operació gràcies al bagatge acumulat en la seva llarga actuació professional, que abastà tant la ciutat de Barcelona com el conjunt del Principat.⁵

A finals de l'any 1843 i responent a un encàrrec de la Diputació, Massanés proposà d'habilitar la travessera de Gràcia com a carretera, amb un doble objectiu econòmic i social: «[...] llamar insensiblemente y sin violencia alguna a la fabricación por vapor fuera del caso de la c., y con esta á la gran parte del pueblo que á ella se dedica, y que mejor fuera por muy poderosas razones verla establecida de murallas a fuera.»⁶ Les «poderoses raons» ens són suggerides pel mateix Massanés en preveure menys costos per a l'economia domèstica dels obrers i per a les instal·lacions fabrils. La travessera seria, a més, una «variant» de la carretera general, «línea de circumvalación», la urbanització de la qual permetria, complementàriament, el creixement i la requalificació del centre en buidarlo de factories i d'habitatges obrers.⁷

No seria res de nou descobrir que un dels problemes més grans de Barcelona era la localització de les indústries i de l'habitatge obrer en el si de la ciutat emmurallada. Sí que era nou el fet de proposar un creixement específicament industrial i obrer segregat de la ciutat central com a mitjà per poder-la transfor-

5. Treballà en el Portal de Mar, al pla de Palau, en diverses transformacions internes i en l'eixamplament limitat de la ciutat, però també en carreteres i en el port.

Vegeu, F.A. VILARRUBIAS, *Noticia de una colección de papeles de José Massanés y Mestres (1777-1857) y Josefa Massanés de González (1811-1887) existentes en la sección de manuscritos*, Diputació de Barcelona, Biblioteca Central, 1966. Sobre els projectes d'aquest personatge, vegeu J.M. MONTANER i MARTORELL, *La modernització de l'utillatge mental de l'arquitectura a Catalunya (1717-1859)*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1990.

6. La Diputació li ho havia encarregat «con motivo del bloqueo puesto a esta plaza por las tropas del Gobierno contra la sublevación centralista a últimos del año 1843», i amb un doble objectiu militar i civil. Vegeu Pascual MADDOZ, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Madrid, 1846-1850, p. 178-179, 16 v.

7. Com a mínim tres anys després de la proposta de Massanés, l'Ajuntament ja havia pres mesures en aquest sentit, tal com assenyalà Jesús Mestre, que diu: «En el Report Anual corresponent a l'any 1846, al cònsol J.S. Penleaze no li passa per alt informar sobre unes ordenances municipals que influenciaran decisivament el futur de la indústria a Barcelona: "Per una regulació de la Policia no es podran construir més manufactures que utilitzin el vapor dins les muralles de la ciutat; però, en altres parts de Catalunya, s'han aixecat catorze [fàbriques] durant el darrer any, algunes són molt grans i fan servir salts d'aigües per produir energia amb grans rodes hidràuliques importades des d'Anglaterra". A partir d'ara, les grans fàbriques es basteixen en els voltants de les ciutats o a les conques dels rius mes caudalosos.» Vegeu Jesús MESTRE CAMPI, *Una ciutat emmurallada al temps de la Revolució Industrial. Barcelona: ciutat, societat i política (1823-1859)*, tesi doctoral, maig 1985, p. 136 i 137.

mar en el sentit de monumentalitzar-la amb operacions que, com les del Portal de Mar, va dissenyar Massanés mateix.

El creixement d'aquella zona industrial podia ser —i això és important per a nosaltres aquí— il·limitat, perquè era lineal en la direcció de la carretera de Vic, eix industrial per excel·lència a la Catalunya de l'època, que tenia una fe colpidora en el carbó de Sant Joan de les Abadesses, com fa veure el mateix Massanés.

La nova ciutat sense muralles quedaria configurada, en un model evidentment simple, per un centre urbà, radioconcèntric i representatiu, que Massanés preveia d'ampliar limitadament, i per una perifèria lineal i tangent al centre, de caràcter industrial i creixement previsiblement il·limitat. El procés de segregació iniciat dins la muralla amb l'especialització industrial de barris perifèrics com el de Sant Pere o el Raval trobava la seva confirmació en la nova ciutat en creixement continu.

Amb data de 25 de novembre de 1843, Garriga va oferir els seus serveis com a arquitecte a l'Ajuntament de Barcelona. Tenia aleshores trenta-cinc anys i en feia cinc que tenia el títol de l'Academia de San Fernando. No sembla que tingués èxit perquè hi tornà el 25 de març de 1845 i no aconseguí de ser nomenat arquitecte municipal fins al 1847. En la primera ocasió, Garriga proposava ja el que podem considerar el seu programa per a la ciutat de Barcelona, que incloïa moltes de les qüestions que centrarien la discussió urbanística del període següent que ens interessa, i ho feia en el mateix moment que s'iniciava el llarg període de govern dels moderats, després d'un període de convulsions que la carta no deixava entreveure, en posar l'èmfasi en la continuïtat de l'acció de govern municipal.⁸

Garriga es referia a Barcelona com a «esta industriosa Capital», i parlava de posar-la «en estado de rivalizar con las mas brillantes poblaciones de Europa»; pretensió de cosmopolitisme que pot semblar bastant ridícula si es té present la realitat de Barcelona en aquell moment. Aquest tipus de frases, que sovintegen

8. La data és quasi excessivament il·lustrativa. No havia passat encara una setmana des de la capitulació de la ciutat i de la Junta Suprema de Catalunya a les forces del govern moderat. Només havien passat tres dies de la dissolució de la milícia nacional. I la ciutat de Figueres, darrer baluard del «centralisme» català i progressista, no es lliuraria fins un mes i mig més tard. En paraules de Jaume Vicens Vives, «[...] es cloïa una etapa decisiva en la vida catalana del Vuitcents: vençut el foralisme carlí i el provincialisme liberal, esquarterats en quatre províncies, els catalans començaven la pujada amarga de reformar el mateix Estat que els dividia i que ells —o bona part d'ells— es negaven a acceptar tal com era». Cerdà també diu que va començar a plantejar-se la qüestió de la ciutat a partir de l'any 1844, després d'un viatge pel sud de França, on va veure els trens que transportaven grans quantitats de gent i la inadequació de les ciutats. La coincidència cronològica en la preocupació pels problemes de la ciutat i per la inadequació dels instruments del seu control i la necessitat de redefinir-ne la forma, no sembla casual. L'inici d'un període d'estabilitat política i el nivell de saturació i incomoditat que l'estructura de la ciutat emmurallada de Barcelona havia assolit un cop exhaurit el Raval, expliquen que l'any 1844 es plantegés el tema en forma d'exigència de creixement però també en forma de redefinició morfològica de la ciutat mateixa.

La carta de Garriga es transcriu a l'apèndix núm. 1.

en els escrits de Garriga i d'altres coetanis seus, no són un simple recurs retòric, sinó que expressen una voluntat generalitzada. També denoten el partit pres respecte al model de ciutat, segons si s'emfasitzava la característica de ciutat industrial o de capital.

L'objectiu immediat de Garriga era l'elaboració d'un plànol per definir la forma de l'enllaç entre Gràcia i Barcelona, i presentava com a credencial la seva doble condició d'arquitecte i de projectista de carreteres, en particular de la de Vic, en què havia merescut «la preferencia a los proyectos de otros autores». Aquest bagatge li permetria enfrontar-se amb el projecte d'eixample, obra pública que havia de conjugar els requisits d'economia, comoditat i embelliment –superant per tant les limitacions dels enginyers–, i evitar que els mestres d'obres i propietaris construïssin capriciosament.

Interessa subratllar el fet que Garriga parlava només d'enllaç i no d'eixample. Per a ell el problema no fou mai la definició d'un nou model de ciutat a l'eixample, sinó el de l'enllaç entre Barcelona i els pobles comarcans, començant per Gràcia, que en aquell moment formava part administrativa de la ciutat i significava l'oportunitat («En ningunas circunstancias como las actuales») estranya a Europa («en nuestro suelo i quizás en el Estrangero») de poder imitar les ciutats dels Estats Units, «que tienen sus planos proyectados para lo futuro». Barcelona tenia l'oportunitat de poder planificar aquest enllaç amb una sèrie d'edificis públics, oficines, fàbriques, places, jardins, teatres, etc., que, superant els plànols d'aquelles ciutats americanes, permetrien «adquirir [...] aquellas prendas sociales que con envidia del mundo son halladas en Florencia [...] en Europa». Garriga ofería dos models complementaris per embellir la ciutat i garantir-ne un creixement ordenat: d'una banda, la ciutat americana planificada; de l'altra, aquells projectes urbans, o si es vol aquells monuments, que s'havien fet al llarg dels segles, i especialment el darrer, a la ciutat europea.

Aquesta polaritat entre la racionalitat freda i monòtona de la malla com a element ordenador i l'art del monument, es tracti d'edificis públics, places, jardins o teatres –per citar els mateixos que l'autor de la carta–, és el reflex d'una discussió que recorrerà l'arquitectura decimonònica durant tota la segona meitat del segle; a saber, la del conflicte entre art i ciència, i la seva superació, tal com hem vist que anunciaria l'any següent Cesar Daly en l'article reproduït al BENA.

Retinguem de la carta de Garriga la continuïtat amb les idees de Balme pel que fa al creixement de la ciutat real i al caràcter capital de Barcelona.⁹ Retinguem també el coneixement dels plànols topogràfics de les ciutats que es brinden per elaborar el projecte (Filadèlfia, Nova York, Cincinnati, Nova Orleans, Louisville...), i dels monuments de Florència, Milà, Torí o Nàpols. Però retinguem, sobretot, que per Garriga el plànol topogràfic (geomètric) era un instrument bàsic d'administrar la ciutat i que l'entenia a la vegada com a aixecament topogràfic i projecte urbà.

9. Noteu que la llista d'edificis és la mateixa que fa Balme en els seus escrits del mateix any.

El creixement en extensió (Raval, Barceloneta, Gràcia, etc.) i la reforma general, consistent en l'obertura de l'eix d'encreuament de la ciutat (Unió - Ferran - Jaume I - Princesa), no han de fer oblidar la transformació continuada de la ciutat, produïda a la primera meitat del segle XIX, que, sense ser coordinada, sí que es pot considerar sistemàtica. Es modificaren un gran nombre de cases i es fixaren alineacions noves per a molts carrers de la part antiga de la ciutat a llevant de la Rambla, paral·lelament a la urbanització i nova construcció de l'interior del Raval. Tot això es duia a terme de manera inconnexa i a través d'iniciatives particulars, malgrat que la reivindicació d'un plànol general d'alineacions per tal d'harmonitzar-les era un lloc comú dels barcelonins més il·lustrats.

Ara bé, cap als anys quaranta aparegueren algunes veus demanant un projecte de reforma, amb uns objectius molt més ambiciosos que les d'un simple plànol general d'alineacions, perquè a més de recopilar en un sol document totes les alineacions de carrers aprovades, millorant la viabilitat i amb ella les condicions higièniques, havia de definir una *estructura* focalitzada que facilités la *llegibilitat* de la ciutat i l'*enllaç* amb el futur eixample. Les guies urbanes de l'època posaven molt d'èmfasi en la inconnexió entre els carrers i la difícil lectura de la xarxa urbana, preocupades per la desorientació dels forasters, que a l'època començaven a ser nombrosos, en paral·lel a l'increment del comerç. L'estructuració es reclamava sobretot per la necessitat de normalitzar el mercat del sòl, que era la condició que hauria de permetre a la ciutat de «funcionar». Evidentment, calia decidir l'abast i la situació de l'eixample, ja que el seu enllaç condicionaria la reforma.

L'any 1846, Antoni Rovira i Trias escrivia els dos articles al BENA titulats «Mejoras de Barcelona», que ja hem citat abans. El primer parla precisament de la necessitat de la formació del plànol geomètric de la ciutat de Barcelona i dels seus voltants,¹⁰ que resumeix en set arguments, el primer dels quals és que serveix com a guia urbana de forasters i dels mateixos barcelonins, «cuya clase de negocios les ponen en el caso de saber a cada paso la situación de ciertas calles cuales nombres ignoraban». El segon argument és de prestigi: «Ofreceria una prueba más a los extraños de lo adelantada que se halla esta capital respecto a las demás del reino.» Els arguments tercer i quart fan referència a la bona administració i, com en la carta de Garriga, que el plànol esdevindria un document públic que obligaria al compliment de les alineacions, que es traçarien amb més garanties d'encert i així perdrien «el carácter de arbitrariedad o cuando menos de capricho que ahora tienen y pondrían fuera de compromiso al Maestro mayor de obras del Ayuntamiento». El plànol –i aquest era el sisè argument– permetria resoldre la qüestió tècnica dels nivells i rasants, que invalidava el sistema de plànols parcials. Els arguments cinquè i setè són els que ens interessien més d'aquest article. Un parla de la reforma; l'altre, de l'eixample i la seva harmonització amb la ciutat vella. La programació en el temps i la possibilitat de fixar les

10. ROVIRA I TRIAS, «Mejoras de Barcelona», BENA, 1846, p. 27. Cita en primer lloc la *Memoria...* de MONLAU (*op. cit.*) i el *Resumen histórico...* d'Agustí VILA (*op. cit.*).

prioritats es planteja encertadament com la principal qüestió de la reforma. Amb el plànol geomètric «se sabría de antemano las [...] sumas que respectivamente debían importar las expropiaciones de aquellas; y por lo mismo podrían irse realizando paulatinamente [...]». Pel que fa a l'exemple, Rovira posa especial atenció en l'harmonització d'aquest amb la ciutat existent.

Si bé era evident per a molts que el fenomen del creixement no era ja aturable, i que havia d'entendre's com un procés continu, en canvi resultaven més difícils de copsar les interrelacions entre aquest nou fenomen del creixement il·limitat i la transformació de la ciutat vella, que portà a la voluntat de coordinació en plans de transformació integral, com el proposat per Rovira i Trias en un segon article,¹¹ que és una mena d'esbós del projecte que presentaria tretze anys després, quan es convoqués el concurs d'eixample.

Segons ell l'eixamplament de la ciutat podria fer-se de manera «que por su sistema y demás circunstancias podría citarse como a una de las más hermosas de toda Europa». La quantitat de terreny disponible permetria una distribució generosa que fes «a la vez de igual interés todos los ángulos de la ciudad», i que possibilités als edificis ocupar l'espai de terreny suficient «para contar con buenas huertas, jardines y patios, logrando de este modo la circunstancia tan esencial de la pureza del aire, viciado hasta cierto punto por la exalación de los vapores de tantos establecimientos por otra parte muy interesantes en una ciudad que lleva el nombre de fábril y manufacturera».

L'àmbit del projecte incloïa tots els nuclis del pla, de manera que la ciutat s'havia de dividir en tres recintes: un era el de la ciutat central existent envoltada per un bulevard en el terreny de les muralles.

En la localidad de este paseo al estilo de los boulevards de París, tales como el Real, el de la Magdalena, de los Capuchinos, de los Italianos, etc., etc., es donde podrían situarse los Teatros, Circos, Panoramas, Dioramas y en fin toda clase de edificios de recreo, por ser uno de los paseos que naturalmente será más concurrido por la sociedad más escogida de Barcelona, y por la sencilla circunstancia de su situación céntrica.

Els altres dos recintes radioconcèntrics estarien dividits per un altre passeig que seria tangent amb els nuclis dels pobles, que coincidiria en la part central amb la travessera. En aquests es localitzarien els edificis industrials i els grans magatzems.

Rovira, doncs, defineix tres recintes amb graus de centralitat decreixent i amb una clara separació de funcions segons la distància amb el centre. Es tracta d'un model fortament focalitzat que implica una transformació radical de la ciutat antiga en el sentit de netejar-la de fàbriques i obrers, per convertir-la en centre representatiu i direccional. Es tracta també d'un model idèntic al que

11. Vegeu ROVIRA I TRIAS, «Mejoras de Barcelona II. Ventajas que reportaría para lo sucesivo, la formación de un plan geométrico general de la nueva Barcelona», BENA, 1846, p. 92.

Fourier proposava per millorar la ciutat. El model s'estructura a partir d'unes avingudes radials que connecten els pobles amb la ciutat:

Estos pueblos formarán otros tantos núcleos de la ciudad moderna y por la misma razón deberán conservar la misma importancia que disfrutaban en la actualidad; por esto será necesario [...], no olvidar la construcción de buenas calles que a manera de arterias de la ciudad general [...] sirvan de comunicación de aquellos pueblos con el casco antiguo, particularmente las que se dirigirán por los puntos donde hoy día es necesario pasar para salir de la ciudad y coger las vías de comunicación pública.

Volem fer ressaltar en aquesta última citació la importància que es dóna a la realitat construïda existent, ja es tracti dels nuclis suburbans, ja dels camins de connexió amb el territori («vías de comunicación pública») o dels carrers que comuniquen les portes de la ciutat amb el centre. Es tracta d'una voluntat de realisme que a parer nostre va molt relacionada amb una visió dinàmica del desenvolupament que en les successives fases han de suportar les infraestructures existents.

Ja és un model molt complex d'una malla que encercla els barris amb els bulevards concèntrics i els carrers radials, adjudicant nous espais i edificis públics (equipaments) en un model fortament jerarquitzat. Per Rovira l'exemple de Barcelona és inevitable i el Govern se n'ha de convèncer i ha de potenciar-lo per interès de l'Estat:

[...] puesto que el destino que este siglo le ha deparado es el de poder rivalizar con las dos capitales del mundo, París y Londres. Barcelona anda por el mismo camino, sigue las mismas huellas que en otros tiempos pisaron aquellas grandes ciudades.

Tomás Bertran i Soler és l'autor de l'*Itinerario descriptivo de Cataluña*, l'any 1847, on proposava un pla general de reformes per eixamplar la ciutat amb un nou barri a llevant, en els terrenys ocupats per la Ciutadella, a base de fer que el passeig de Sant Joan tingués un paper simètric al de la Rambla. És un pla d'exemple limitat, i en aquest sentit no hauria de tenir un interès especial per a nosaltres; si el té és perquè condicionava l'ampliació a un seguit de reformes que proposava dins la ciutat i que tenien com a objectiu relacionar el centre amb aquell passeig, fer més permeable la trama, potenciar la centralitat de la nova plaça de Sant Jaume i plaça de l'Àngel i connectar-les amb el port. A més de ser el primer pla que especifica les reformes de forma concreta, té valor d'antecedent del pla Garriga, i dels altres que el segueixen.

Proposava l'obertura de tretze carrers. El primer comunicaria la ciutat amb el port, anant des de la plaça de Junqueres fins a la de Sant Sebastià passant per la de l'Àngel, i esdevindria l'eix de simetria de la ciutat un cop ampliada. La nova obertura substituiria el carrer de l'Argenteria com a principal enllaç del port amb el nou centre de la ciutat i es pot considerar la primera de la llarga llista

d'antecedents de la Via Laietana.¹² La segona proposta seguia un traçat molt similar al del que després fou el carrer Princesa entre la plaça de l'Àngel i el passeig de Sant Joan, i s'encreuaria amb la tercera –continuació del carrer Montcada fins a Sant Pere Més Baix. Aquesta tercera via era paral·lela a la riera de Sant Joan, l'únic carrer amb continuïtat entre el barri de Sant Pere i el centre. La quarta proposta connectava aquest barri amb el de Santa Anna, establint un eix transversal superior de la ciutat a base de rectificar el carrer de Montsió i el més alt de Sant Pere. Les propostes cinquena i sisena afectaven respectivament els terrenys dels Caputxins i del Palau Menor, que serien urbanitzats pocs anys després, igual com passava a l'onzena, que proposava l'enderroc de la casa Gralla per construir-hi el que després seria carrer del Duc de la Victòria. Les propostes setena, dotzena i tretzena significaven una reestructuració global entre la catedral i la riera de Sant Joan. Uns altres dos eixos, corresponents a les propostes novena i desena, travessaven zones deprimides i comunicaven els carrers de l'Argenteria i de Montcada amb el passeig de Sant Joan. La proposta vuitena consistia a aconseguir una comunicació paral·lela a la Rambla pel mig del Raval.

Segons l'autor, es tractava de posar en relació els barris més allunyats i poder travessar la ciutat en línia recta comunicant les portes entre si. Algunes de les obertures proposades per Bertran i Soler foren realment urbanitzades posteriorment, i quan, pocs anys després, desaparegueren les muralles i les portes, Garriga va mantenir els mateixos objectius i també moltes de les propostes en fer un diagnòstic similar de les zones més degradades i dels problemes de la xarxa urbana de la ciutat. També coincidiria a voler resituar la centralitat en el seu lloc històric. El paper del passeig de Sant Joan com a límit i, alhora, com a enllaç entre la ciutat i la seva ampliació, no tan sols era anàleg al de la Rambla ans també ho seria al dels bulevards que proposaria Garriga, que envoltarien tot Ciutat Vella quan l'exemple fos il·limitat.

El projecte de Bertran representa un model d'organització de la ciutat diferent dels enunciats fins ara. Si la proposta de Massanés era el d'una doble ciutat, la central radioconcèntrica i la industrial lineal, els models de Garriga feien referència a una malla ortogonal focalitzada, i Rovira definia un triple recinte anular contraposant un centre civil i de lleure a una perifèria fabril. El projecte de Bertran i Soler, tot i la seva simplicitat, implica una nova manera d'aplicar els preceptes de la tractadística tradicional a la ciutat de Barcelona. Es tracta d'un model axialment simètric respecte a un nou eix que coincidiria aproximadament amb l'actual Via Laietana. El nou barri de la Ciutadella hauria de ser industrial, com el seu anàleg del Raval, i tot allò que quedaria entre el passeig de Sant Joan rectificat i la Rambla, és a dir, tot Ciutat Vella, hauria de fer el paper de la ciutat central. Per això l'interès de renovar el barri de Sant Pere,

12. L'arquitecte Francesc Daniel Molina va suggerir a l'Ajuntament, el 19 de setembre de 1858 (IMH, caixa Obreria C XIV-140), d'estudiar l'obertura d'un carrer entre la plaça de Sant Sebastià i la de l'Àngel. Va presentar un pressupost de 10.000 rals de billó per fer l'aixecament del perímetre: Fusteria - Hostal del Sol - plaça dels Traginers - Basea - plaça de l'Àngel - Argenteria - Santa Maria - Espaseria - plaça del Palau i de Sant Sebastià.

que era industrial i distorsionava el model, i de reestructurar els de Santa Caterina i Sant Cugat fent-los aptes per esdevenir trossos del nou centre burgès.

L'eix central per excel·lència seria aleshores l'antecessor de la Via Laietana, que quedaria obert cap al pla en direcció a Gràcia, i definiria així un futur creixement del centre que ocupés tot el pla entre aquell poble i la ciutat i limitat per la prolongació d'aquells eixos, els actuals carrers de la rambla de Catalunya i passeig de Sant Joan. Amb aquesta hipòtesi, el pla de Bertran i Soler seria efectivament un antecedent de l'avantprojecte que Garriga redactà l'any 1857 i que respondrà al model que acabem de descriure.¹³

4.2. TRANSFORMACIÓ DE L'ARQUITECTURA I DEFINICIÓ DEL CENTRE AL CONCURS DE LA PLAÇA REIAL DE 1848

Els diferents models de transformació urbana consideraven la monumentalització del centre tan important com l'ampliació de la ciutat o més. La complementarietat de les dues operacions és palesa si tenim en compte que mentre Monlau redactava la seva memòria, el mateix ajuntament que havia convocat el concurs sobre els avantatges de l'eixample convocava simultàniament (22 de març de 1841) un altre concurs per a la construcció d'un edifici teatral al solar del convent dels caputxins, que s'havia anat convertint en un punt estratègic de la ciutat. Disponible des de la desamortització de Mendizábal, igual que d'altres convents de la Rambla, tenia l'avantatge d'estar situat en el lloc millor de la ciutat: baricèntric com el convent dels trinitaris (que aviat es convertiria en el teatre del Liceu), estava, però, situat al costat bo de la Rambla, a l'interior de la ciutat i en el punt mig entre les dues portes d'Escudellers i de Santa Eulàlia (Boqueria), i a l'inici de l'incipient carrer de Ferran, futur eix vertebrador de la ciutat central. De fet, la vocació d'aquest lloc ja era clara abans d'aquella iniciativa promotora de l'Ajuntament, i ja hi havia hagut d'altres projectes, ben significatius, del paper eminent que aquell lloc tenia dins l'estructuració de la pretesa ciutat capital. Des de les acaballes del segle XVIII¹⁴ s'hi havien fet propostes de grans places monumentals. Com la que en el Trienni Liberal es vol anomenar «Plaza de los héroes españoles», expressant ben clarament la voluntat de referència espanyolista que es volia donar

13. Tomàs Bertran i Soler era, segons la *Gran enciclopèdia catalana*, un polític i escriptor. Soci fundador de la Societat Literària d'Amics de l'Home, l'any 1839 fou deportat a les Canàries. Actua després com a agent de la Societat Bíblica protestant. És autor de diverses obres de caràcter polèmic i anticlerical: *Fr. Fulgencio o sea la vida de un seductor* (1840), *Un milagro y una mentira: Vindicación de los mallorquines cristianos de estirpe hebrea* (1858). També escriví diversos treballs geogràfics: *Descripción geográfica, histórica, política y pintoresca de España y sus establecimientos de Ultramar*, i *Itinerario descriptivo de Cataluña* (1847), amb una visió comarcal del Principat incloent-hi la Ribagorça i la Catalunya d'enllà de l'Albera. (Jordi Ventura és l'autor d'aquesta ressenya de la GEC.)

14. Per a la qüestió de la plaça Reial i antecedents cal veure Ignasi de SOLA-MORALES i Arantza LÓPEZ DE GUEREÑA, *La plaza Reial de Barcelona. De la utilidad y ornato público a la reforma urbana*, Barcelona, ETSAB, 1982.

a l'element cabdal de la reestructuració de la ciutat. La forma prevista aleshores era semblant a la veïna i coetània de Sant Josep, però presidida per l'edifici de l'Ajuntament, que s'hi pretenia traslladar.

La nova plaça cívica per a l'Ajuntament es va fer enderrocant el convent de Sant Jaume i dotant d'una nova façana l'antic edifici del Consell de Cent, de manera que l'any 1841 s'abandonà el projecte per dedicar el solar, potenciat ara per l'obertura del carrer de Ferran, a edifici teatral per a 4.000 espectadors.¹⁵

El 1844, la situació havia tornat a canviar. La idea d'un nou teatre promoguda pel Liceu al solar dels trinitaris, i la de renovació total del Teatre Principal, tenien prou cos per fer innecessària la promoció de l'Ajuntament. Així és que es va continuar parlant del solar dels caputxins, per trobar-hi un ús ciutadà d'altra mena, com ho demostren les propostes de Daniel Molina i de Garriga i Roca d'aquell any, que tenen el mateix programa, cosa que fa pensar en un concurs.¹⁶ El que ara semblava faltar a Barcelona és un centre comercial. En paraules de Daniel Molina, «[...] Bazar o galeria cubierta con cristales a semejanza de la de Orleans de París [...]». El basar de Garriga també incorporava un passatge cobert com a continuació del carrer de les Eures fins a la Rambla, però era un recinte envoltat de porxos «de 25 palmos ancho, y por consiguiente más cómodos por esta razón que el de Xifré», i hauria de ser de «mayor grandor que la actual [plaça] de la Constitución». L'espai que es proposava construir seria el més significatiu de la Barcelona burgesa de l'època i superaria els dos que cita Garriga, de recentíssima creació.

La traça generadora d'ambdós projectes, idèntica, està definida per la continuació del carrer Nou de la Rambla, que hauria de continuar cap a l'Ajuntament, i un altre eix normal que s'hauria de perllongar fins al port i trobar la Rambla a l'alçada de la Portaferriassa. A la intersecció dels dos eixos, un element circular: plaça, per Garriga, o cos central del basar, per Daniel. Els dos tenien una intenció reestructuradora que Garriga evidencia en dedicar gran part de la memòria a justificar la travada de la seva plaça en l'estructura urbana, un costum que es farà cada cop més fort en ell.¹⁷

15. Vegeu el projecte de Josep Oriol MESTRES a l'Arxiu d'Obreria segle XIX, gràfics, de l'Arxiu Municipal d'Història.

16. De la de Francesc Daniel Molina en tenim la planta, mentre que de la de Miquel Garriga només en coneixem una memòria, la mateixa que, segons reconeix ell mateix, va tornar a presentar al concurs del 1848. En aquesta data, Garriga escrigué: «No es ya de ahora el proyecto de la plaza de Isabel II; ya la concebí y presenté en 1844; y lo reproduzco ahora por la persuasión en que me hallo de ser aceptable en su conjunto.» Vegeu la reproducció de la memòria dins Ignasi de SOLA-MORALES i LÓPEZ DE GUERENA, *op. cit.*, p. 40. Vegeu també Manuel TORRES, *op. cit.*, p. 144, i IMH IG. 3094.

17. «En la traza de las cuatro entradas y avenidas al Bazar he tenido la mira de hacer correr la del Asalto, hasta la del Vidrio, inclinándola un poco a mediodía para formar ángulo recto con la otra que pasa a través de la de S. Fernando á la de Escudillers, y de consiguiente guardar simetría en la plaza, mientras que por la dilatada del Asalto, descubriese el monumento del centro de dicha plaza, y luego cruzar esta con la otra citada que comunica la de Fernando frente al callejón de Arolas, con la de Escudillers, la cual indudablemente merecería la aprobación general continuada hasta formar un embarcadero en el puerto cuya vista alegre del mar realzaría considerablemente el pensamiento. Otro tanto considero de igual estima la prolongación de la del Asalto hasta la plaza y bajada de S. Miguel, con las cuales se lograrían de buen gusto, espaciosas y dilatadas las avenidas del Bazar.»

Tres mesos després, el 27 de gener de 1845, l'arquitecte municipal mestre Mas i Vila substituïa, en un projecte, la forma rodona per una de rectangular que eixamplava l'espai obert de la plaça, mantenint però les directrius ortogonals dels dos joves arquitectes¹⁸ i avançava molt en la solució definitiva que desenvoluparia Francesc Daniel Molina. Al centre de la plaça dibuixava una espècie de parterre, recollint, pel que sembla, la idea de Garriga, que havia considerat la plaça «muy a propósito para una hermosa glorieta cuyos estudiados pasos formasen distintos dibujos con algunos pequeños cuadros para colocar jarros, genios, estatuas y demás adornos que estimulasen la idea y en particular abundancia de canapés para descansar mucha gente». Quan l'arquitecte municipal féu el seu projecte, el paper estructurador i els principals components de la plaça (jardí i comerç) ja estaven definits. Però la seva concreció devia semblar difícil ja que es tractava d'un tipus d'espai nou, un híbrid entre la plaça reial o institucional i els nous elements de la ciutat burgesa definits pel passatge comercial i el jardí públic «para mucha gente». Quan el gener de 1845 Mas i Vila dibuixava la seva proposta, en forma de plaça tancada i no distribuïdora de trànsits, no feia solament una concessió al realisme en respectar els solars privats, sinó que intentava, a parer nostre, l'invent tipològic d'uns grans magatzems *avant la lettre* amb façana a la Rambla.

Probablement no es tenia una idea prou clara del que la plaça havia de ser i per això se sentí la necessitat de fer un concurs de projectes per concretar l'avantprojecte que havia elaborat l'Ajuntament, instaurant un costum repetit posteriorment a Barcelona. La necessitat de perfilar la idea a través d'un procediment tan publicitari com és un concurs s'ha de buscar, però, en altres raonaments extraarquitectònics. Aturem-nos en el motiu del retard de més de tres anys entre l'avantprojecte de Mas i Vila i el concurs de 1848, semblant al del de tantes altres operacions que se succeïren a Barcelona durant tot el transcurs dels segles XIX i XX. Resulta que els terrenys més estratègics per a l'estructuració urbana central coincideixen, òbviament, amb els que tenen més expectatives de benefici. La que no és tan òbvia és una altra constant històrica: que la hisenda pública se'ls ha mirat normalment i exclusivament des d'aquest punt de vista i per sobre dels interessos ciutadans. Així és que el convent dels caputxins fou objecte d'una polèmica entre l'Ajuntament i la hisenda pública de l'Estat sobre la seva propietat fins que per la Reial ordre de 15 de març de 1848 es decidí, en aquest cas, de cedir-la a l'Ajuntament. Només això explica que fins al 9 de maig de 1848 no es convoqués el concurs per fer els projectes de la nova plaça.

Al concurs de 1848 no es fixaven gaires condicions tret que havia de ser porticada «en todo su perímetro» i el pressupost estaria tancat en ell mateix, de manera que els beneficis igualessin les despeses. La forma de la plaça podia ser «cuadrada, cuadrilonga, redonda, elíptica, etc.», mentre que la tria de l'estil era, en canvi, un dels problemes que l'Ajuntament posava, i havia

18. Vegeu la planta dins Manuel TORRES *et alter*, *Inicis...*, op. cit., p. 135.

de ser coherent.¹⁹ L'altra qüestió obligatòria era la de decidir el patronatge de la plaça, que havia de ser dedicada a un fet o personatge històric, a qui s'erigiria un monument central.²⁰

Pel que fa a aquest aspecte significatiu, el projecte de Garriga de 1844 era d'una complexitat aclaparadora. La plaça estava dedicada a Isabel II, a qui s'erigia el monument central, envoltat per un llac amb sortidors i coves amb estàtues que representaven l'agricultura, les arts, la indústria i el comerç. La resta del monument i de la plaça es componien d'una bigarrada cosmogonia al·legòrica al poder del tron, al seu lligam amb els comtes de Barcelona, a les estacions de l'any, etc. El missatge principal era el liberalisme i el lligam amb la Corona catalana del tron d'Isabel II. L'adveniment de la reina-nena aquell mateix any havia obert grans esperances per a molts catalans. En els projectes presentats per Garriga al concurs de 1848 –i en va presentar cinc d'alternatius, un dels quals era el del 1844– tot el sistema de simbologies quedava intacte, si bé desapareixia la referència al tron d'Isabel II. Ara els lemes que singularitzaven cada un dels projectes alternatius eren «Plaza del comercio e industria», «Galería de la Industria Española», «Plaza dedicada a la industria».²¹ Amb això Garriga deixava d'acomplir la base del concurs, palesant la seva desconfiança respecte a la utilització de personatges històrics per caracteritzar la nova plaça i la desconfiança respecte al liberalisme de la reina.

Malgrat la indefinició de les bases, en el concurs de 1848 estaven en joc la relació entre la plaça i el teixit urbà, i també com el tipus d'artefacte requerit pel centre de la ciutat de l'industrialisme. Cada concursant havia de decidir quines eren les qüestions que calia resoldre, i per això podem classificar els projectes presentats d'acord amb la primacia que donen a cadascuna.

4.2.1. PROJECTE ARQUITECTÒNIC I REESTRUCTURACIÓ URBANA

Garriga, Molina i l'anònim autor del projecte titulat *El genio* eren els que entenien amb més radicalitat el paper reestructurador de la nova plaça. El darrer presentava dues propostes alternatives i emfasitzava en la seva memòria el paper de millora urbana i el caràcter públic que havia de tenir la nova plaça. Per ell l'objectiu era el de definir el caràcter monumental de la plaça «que tanto admiran los viajeros de algunas de las principales capitales de Europa». Per aconseguir-ho

19. «La arquitectura y el ornato de la plaza con sus pórticos serán de orden moderno, antiguo, barroco, fantástico, etc. correspondiente todo á las reglas del que se establezca.» Vegeu el programa dins Ignasi de SOLA-MORALES i LÓPEZ DE GUERENA, *op. cit.*, p. 37.

20. La convocatòria del concurs especificava: «En el centro de la plaza se levantará un monumento u obelisco con la idea del objeto y nombre á que se dedica para futura memoria. Este nombre lo dará cada opositor tomándolo de un hecho histórico o de una persona que haya dejado recuerdos memorables y heroicos en el país.»

21. Pel que fa al primer projecte, és el de 1844, que torna a presentar amb el nom de «plaza de Isabel II».

preveia un carrer ample que fos prolongat cap al port²² i una plaça de «desahogo» i alhora de distribució de trànsit, motiu pel qual no hi col·locava cap monument al centre, «por la óbvia razón de que por pequeño que hubiese sido, no hubiera hecho más que impedir el paso de los carruajes», i proposava situar-lo al pla de Palau.²³

També Garriga, igual que aquest autor desconegut, demostrà una gran preocupació pel paper reestructurador del teixit urbà, fins al punt que la diferència entre els diversos projectes es devia exclusivament a variants planimètriques d'articulació urbana. No és el cas de Francesc Daniel Molina, que també presentà tres projectes alternatius però amb advocacions diferents, ni de Josep Oriol Mestres, que presentà una variant amb columnes de ferro colat en lloc de pedra, per motius constructivotecnològics.

Garriga entenia aquest projecte com l'oportunitat de reestructurar el que havia de ser el nou centre de la ciutat, i, tal com havia fet a Mataró, pretenia d'enllaçar la plaça amb d'altres elements primaris de la ciutat, obrint els eixos perpendiculars esmentats fins a l'Ajuntament —«con aprovechamiento de un terreno ahora de escaso valor, y después preciosísimo, sin apenas indemnización»— i el port, en el punt on «vendría muy al caso el embarcadero cuya concesión nos han anunciado algunos papeles, mayormente si vemos algún día estudiadas cual corresponde a la importancia de este comercio, las mejoras de que es susceptible este puerto, y que reclama imperiosamente su seguridad y poca profundidad». Com era típic en ell, aprofitava l'ocasió per tractar d'altres temes menors com el de l'obertura de passatges per donar sortida als carrers de les Eures i dels Tres Llits fins a la Rambla, «si bien a cargo de distintos propietarios a uno y otro lado de la plaza», o el que permetria comunicar «a la fonda-café del Sr. Bacardí llamada de las Cuatro Naciones», que efectivament s'obriria anys més tard.

És dins d'aquesta dialèctica que Garriga presentà les dues últimes alternatives, que eren veritables exercicis de realisme on renunciava a la forma el·líptica d'hipòdrom, tan estimada per ell, i proposava formes rectangulars encaixades entre els carrers existents (Eures i Vidre) i altres de nous (actuals Zurbano i passatge Bacardí, amb la seva perllongació cap a l'interior de la ciutat), d'un to molt menor que els grans eixos abans esmentats. L'opció en favor de la conveniència i la integració arribà a l'extrem, impensable en un arquitecte de l'època,

22. Això ho proposa a falta d'un pla general de millores de la ciutat «perfectamente estudiado y discutido» tot i que fa referència al plànol de rectificacions «existentes en la Secretaría» de l'Ajuntament.

23. En la seva segona proposta, aquest autor demostrava ser molt crític envers els alineaments existents a la Rambla. Proposà una plaça semicircular oberta directament a aquest passeig que, segons ell, «a mas de ser ya en si muy angosto, parece que de algunos años a esta parte solo se han discurrido los medios de estrecharlo mas y mas, cuando debería haber sucedido todo lo contrario». L'experiència de la construcció del Liceu, que ocupava un tros de l'espai triangular obert a la sortida del carrer de Sant Pau, estava encara molt present. Aquest autor anònim es mostra molt crític amb la gestió de l'Ajuntament i és l'únic que fa una proposta que trenca amb les bases en fer una plaça oberta. Es devia tractar d'un arquitecte jove. Potser Fontserè?

de renunciar a la regularitat i simetria en el cinquè projecte.²⁴ Es tracta, però, d'una renúncia vergonyant: «confiado que en obra no seria tan reparable». Encara estava lluny del gust per la asimetria i haurien de passar disset anys per veure-li fer quelcom de semblant amb el projecte dels bulevards.

El projecte de Francesc Daniel Molina també participa de la voluntat reestructuradora de la malla urbana però sense sacrificar l'opulència i magnificència de la proposta a exercicis de realisme. Com deia el guanyador del concurs a la seva memòria, «mala idea daría de la [civilització] de Barcelona en el presente siglo, una obra de la que no se separaran toda idea de economía que pudiera ser calificada de mezquindad». Molina exposava clarament la consciència d'una transformació continua del centre urbà en afegir que la proposta no es podia circumscriure al terreny limitat en aquell moment, però considerava que «No todo puede hacerse de una vez: al tiempo y al celo de nuestros hijos queda confiarse la conclusión de las obras que no podamos nosotros acabar», i no preveia cap possibilitat de transició, en contra de Garriga, que posava l'èmfasi en l'oportunitat d'aconseguir la cessió o expropiació prèvia dels futurs carrers, d'acord amb el cost menor que representava en aquell moment.²⁵ Aquesta diferència entre aquests dos arquitectes s'anirà fent més profunda amb el temps, fins a condicionar el debat sobre l'exemple de la ciutat. L'enfocament estratègic i planificador de Garriga, que intentava tenir compte del màxim de circumstàncies i contingències, es demostrà, en aquesta ocasió, incapaç de superar l'enfocament arquitectònic menys experimental i obert de Molina.

4.2.2. CAP AL PALAU D'EXPOSICIONS

L'aspecte més interessant per a nosaltres i pel que fa a la participació de Garriga en aquest concurs es situa en l'esforç per caracteritzar la funció de la nova plaça. En aquest aspecte no és casual que els concursants més inclinats per la invenció tipològica d'un nou artefacte urbà, veritable objecte del concurs, fossin

24. Ignasi de Solà-Morales i Arantza López de Guereña han interpretat, per la memòria del projecte presentat per Molina amb el lema «Los monumentos públicos son el testimonio de la civilización en los pueblos», que la planta devia ser també irregular, però a parer nostre això és difícilment acceptable ja que en la dita memòria no se'n diu res, i tant el lema com la descripció del projecte més aviat fan pensar el contrari. Només hi ha la impossibilitat d'encalçar una plaça de les dimensions descrites per Molina; però precisament l'arquitecte fa unes disquisicions per justificar unes majors afectacions, cosa que induïx a pensar que es tracta d'una plaça regular però centrada entre la Rambla i Raurich - Escudellers Blancs.

25. Els altres concursants mostren un interès menor en el tema de la reforma urbana. Encara que en alguns casos es proposen els dos eixos perpendiculars, aquests només arriben als carrers que limiten el solar o l'illa. En qualsevol cas, no es consideren objecte de cap mena de consideració especial, com en els tres que hem comentat i en particular el de Garriga. És evident que aquest no era cap tema que interessés Josep Oriol Mestres i Antoni Rovira i Trias, almenys en aquest concurs, i centren el seu discurs en temes com els estilístics o sobre la justificació de l'argument.

els més sensibles a la seva integració, o impacte, en la trama de la ciutat. Efectivament, Garriga i Molina van ser els que portaren més endavant la discussió sobre el caràcter d'equipament, seguits també en això per l'anònim autor d'*El genio*.

Ja hem vist que el projecte de 1844 de Garriga era el d'un espai a cavall d'un jardí públic i un basar que a la vegada cobrís l'objectiu de ser un lloc de celebració i representatiu de la cultura liberal industrialista. En el segon projecte de 1848, el programa proposat es complica en preveure uns salons destinats al comerç, indústria, ciències i arts sobre cada una de les entrades, cosa que permet substituir les al·legories escultòriques per espais útils i més explicatius, i en el tercer projecte arriba a justificar la forma d'hipòdrom proposada per a la plaça, per la possibilitat de cobrir-la amb vidre si en un futur es considerava necessari,²⁶ malgrat que la preferència de Garriga continua essent la d'un jardí envoltat per dues galeries comercials superposades amb unes escales monumentals que les relacionin entre elles i amb els salons destinats a la indústria, comerç, etc.

Que la definició tipològica tenia importància per a Garriga ens ho demostra el fet que dedica la major part de la memòria del segon projecte –que és el que es presenta nou i del qual el tercer i quart només són variants en planta– a definir els elements que caracteritzen aquest nou espai, sense fer esment de l'estil arquitectònic ni de consideracions constructives.²⁷

El resultat del projecte és un palau d'exposicions en forma de claustre i de galeria comercial amb jardins, on s'espera l'afluència de molt públic i per això es distribueixen

de manera que además de los infinitos canapés de descanso, haya cómodos y separados aposentos con sus mesas de mármol, cuyo lugar siendo muy concurrido, sobre todo en verano, sería [...] a propósito para el servicio de refrescos [...]. Nada se ha perdonado para la amenidad de este sitio

L'espai així definit és d'una ambigüitat manifesta. És un exterior però amb atributs d'interior; és públic però exclusiu. Salvant les distàncies, es podria dir que és un espai urbà anàleg als *lobbies* dels gratacels de Nova York. Però, al seu torn, també té antecedents clars més significatius que els passatges de París, de

26. «La idea de presentar una plaza de mucha longitud y poca latitud, parecería extraño si no se advirtiese luego lo muy cómodo que ha de ser la mayor extensión posible para los paseos laterales, además la no menos poderosa de ser mucho más fácil y económico cubrirla de cristales, convirtiéndola en un dilatado y espaciado "pasaje" donde poder guarecer de las inclemencias del tiempo gran número de gentes el cual sería de tanta mayor estima, con motivo de hallarse junto al paseo de la Rambla y parte más concurrida entre los dos teatros Liceo y Santa Cruz.» Vegeu Ignasi de SOLA-MORALES i LÓPEZ DE GUERENA, *op. cit.*, p. 46.

27. Els subapartats d'aquesta memòria són: «Figura y capacidad», «Avenidas o entradas y mejoras de que es susceptible», «Salones destinados al comercio, industria, ciencias, artes y agricultura», «Pasadizo (pasaje)», «Escaleras para subir a la galería de la industria española», «Glorietas en la plaza», «Fachadas exteriores de las cuatro entradas á la plaza», «Otra de la entrada de la calle del Vidrio», «Otra de la calle de Fernando y Escudillers», «Fachada de la plaza de carácter monumental. Cuerpo del centro de la plaza», «Fachadas de las calles avenidas de la plaza», «Presupuesto».

referència explícita. Nosaltres hi trobem ressonàncies del pati central del falansteri que hem ressenyat anteriorment.

Comparant la descripció de Victor Considérant amb la de Garriga, la relació apareix ben clara, sempre que es mantingui una analogia entre falansteri i ciutat. El jardí d'hivern, que era una peça essencial del centre del falansteri, es definia així:

Los grandes espacios que se dejan entre edificios forman unos patios con plantas, refrescados por estanques y destinados a diferentes servicios. Están adornados con arriates y con parterres interiores. Las estatuas abundan en ellos y destacan su mármoleo blanco sobre el verde de las plantas.

En el gran cuadrado central aparece el jardín de invierno, con árboles verdes y resinosos, a fin de que en cualquier estación se pueda recrear en él la mirada. Alrededor circulan dos pisos de invernaderos preciosos, cuya ordenación se puede combinar con la de las grandes galerías y con la de las salas de baño. Es el jardín más rico y más lujoso de todos los jardines de la falange; forma un paseo elegante, abrigado y cálido, en el que los ancianos y los convalecientes disfrutan mientras respiran el aire y el sol.²⁸

Si eliminem del quadre els vells, els convalescents i els banys, i hi afegim botigues de luxe, ens aproximem molt a la imatge d'un balneari reutilitzat com a centre comercial i turístic, que proposava Garriga quan assimilava la seva plaça a la de Sant Marc. Perquè els edificis no estan tampoc destinats a habitatge, sinó al comerç, i permetrien a la plaça d'oferir «un punto de vista precioso dejando muy atrás el presentar los Boulevards de París mayormente cuando de noche una feliz combinación de alumbrado, le diera las formas poéticas mágicas y encantadores de que es susceptible, solo comparable con el que presenta la fantástica Venecia». L'objectiu és totalment explícit: superar París i oferir un espai fantàstic en el context de la ciutat capital moderna. Per aconseguir-ho es recorre a un espai central però «remelsat» (com diu Ignasi de Solà-Morales) dels fluxos principals de la ciutat, per reproduir una situació similar a la plaça de Sant Marc, però incorporant jocs d'aigua i de llum, que creïn una escenografia alternativa a la ciutat real i miserable que l'envolta.

En aquest aspecte el projecte de Francesc Daniel Molina és molt menys experimental i més imaginable, tot i tenir el mateix objectiu: «La idea general de mi proyecto es la de un gran bazar, y al mismo tiempo el facilitar un triple paseo, uno en el centro de la plaza con arbolado y jardines, y dos a cubierto de la intemperie, con los pórticos del plan terreno y primer piso y aún estén tapados los intercolumnios con cristales [...]» Tot i amb això, els dos autors coincidien a voler un espai on la presència del vidre fos un element definidor, coincidint,

28. Vegeu V. Considérant, *Description du Phalanstère et considérations sociales sur l'architecture*, 2a ed., París, Librairie Sociétaire, 1848. Citat per Fr. CHOAY, *El urbanismo. Utopías y realidades*, Barcelona, 1970, p. 142.

també en això, amb el falansteri fourierista.²⁹ En tancar el ventall de possibilitats i estar en consonància amb el projecte de 1845 de Mas i Vila, Francesc Daniel Molina preveia un jardí quasi residual, espai obert perquè no era ocupable segons el programa del concurs. En canvi Garriga, que el 1844 ja proposava un espai obert, intentà demostrar en la seva nova proposta que aquest era absolutament insubstituïble com a element qualificador del seu artefacte comercial, que a parer nostre és un real invent tipològic, que en tractar-se d'un prototipus sense ajustar té quelcom de monstruós. Això explicaria la decantació del jurat. Encara faltaven tres anys perquè a l'Exposició Internacional de Londres es mostrés un artefacte com aquell que Garriga intentava dissenyar: el Palau de Cristall, contenidor d'un jardí i expositor i peça cabdal del sistema industrialista, destinat al lleure de masses i a l'intercanvi d'informació.

Tan interessant com constatar la insistència de Garriga en la definició estructural i morfotipològica de la seva proposta, seria constatar també l'absència total de cap referència a l'estil arquitectònic. No cal conèixer els plànols per saber que devia ser grecoromà, però el fet és que el nostre arquitecte no va considerar necessari aturar-se ni un sol moment per justificar-ho, ni tan sols per enunciar-ho, a diferència dels altres concursants. Deixem tanmateix les qüestions estilístiques, tan relacionades amb la de l'«estil nacional en arquitectura», per aturar-nos en la qüestió de la història nacional —espanyola, és clar—, que per als nostres arquitectes era evidentment un gran problema, especialment clar a l'hora de triar el patronatge de la futura plaça.

4.2.3. L'ARGUMENT DE CELEBRACIÓ DE LA PLAÇA DELS CAPUTXINS

El projecte de Garriga de 1844 estava dedicat a Isabel II, que en aquell primer any del seu regnat encara encarnava els valors del progrés —indústria, ciències, arts i comerç—, però l'any 1848, desencisat respecte al paper de la jove reina, eliminà les advocacions a cap personatge reial ni fet històric. Els lemes dels diferents projectes que realitzà per a aquesta ocasió eren: «Galeria de la Industria Española», «Plaza del comercio é industria» i «Plaza dedicada a la Industria». Així doncs, el monument més significatiu de la nova Barcelona havia de ser dedicat als principals generadors de la riquesa nacional moderna, sense necessitat d'intermediaris histò-

29. A la memòria d'un altre autor anònim, el del projecte amb lema «Eterna ley del mundo aquesta sea: [...]», podem extreure que preveu un pòrtic a la planta baixa i una galeria amb botigues al primer pis comunicats per unes escales situades al angles morts del conjunt edificat, i que es veu factible d'enjardinar el centre de la plaça. En aquest cas, l'Ajuntament hauria de decidir «si fuera o no conveniente cerrarle con una verja de buen gusto, y cuales fueran los puntos en que convendría colocar asientos para comodidad de los concurrentes». És a dir, que aquest aspecte del projecte és similar al de Molina, però encara es considera menys decisiu ja que no mereix cap paràgraf específic de la, per altra banda, llarguíssima memòria. En canvi l'autor d'*El genio*, que hem vist preocupat pel paper estructurador de la plaça, la considera però un lloc de trànsit: no hi posa monument ni parla de botigues.

rics, malgrat el que determinava la convocatòria. Es tracta d'una originalitat del nostre autor ja que tots els altres concursants acomplien l'exigència, i ho feien amb personatges o institucions de la història catalana incorporables en una història d'Espanya acceptable per a les altres «provincias».

L'autor anònim del projecte *Eterna ley del mundo aquesta sia...* opinava que tant l'elecció d'un monument com d'un nom «són sin disputa dos de las cuestiones más difíciles de satisfacer en el presente concurso»,³⁰ i per això dedicava una part substancial de la memòria a valorar els pros i els contres de la decisió, descartant reis, prínceps i institucions en desconfiar de l'honradesa i rectitud de les dinasties i corporacions que havien durat molt de temps –inclosos els comtes de Barcelona, els reis d'Aragó o els consellers. Pel que feia als grans fets nacionals de la història dels catalans, n'hi havien, «pero en su adopción quedarán tal vez heridas ciertas susceptibilidades, lo que debe siempre evitarse».³¹ Per tant, era millor buscar un dels arguments històrics «que interesa a toda España», i l'únic fet que evoqués els valors unitaris era per l'autor «la inmortal GUERRA DE LA INDEPENDENCIA», patrimoni de tots els espanyols, «republicanos y progresistas, moderados y carlistas». El testimoni d'aquest autor pot sintetitzar el que ha estat un fil d'aquesta primera part del treball: la voluntat nacionalitzadora d'aquells que reivindicaven una Barcelona capital que fos dins d'una nació espanyola que s'havia de construir sobre pressupòsits moderns de racionalitat i progrés i sense recórrer a la història, on es trobaven més motius de disgregació que d'unitat.³²

Els altres concursants sí que van triar noms de la història més antiga de Catalunya. Així, Molina va presentar tres projectes amb diferents arguments, a la justificació dels quals dedica la major part de les corresponents memòries. El projecte guanyador del concurs estava dedicat al Consolat de Mar, «grandioso monumento de la ilustración catalana, cuando todavía Europa no había salido de las tinieblas de la barbarie». El tercer projecte de Francesc Daniel Molina estava dedicat als Reis Catòlics i volia celebrar un moment d'unitat i esplendor d'Espanya, evitant de triar «una época gloriosa exclusivamente para Cataluña», tria que es podria atribuir «al espíritu provincial que nos echan en cara los hijos de otras provincias» i demostrar temors idèntics als de l'autor anònim que esmentàvem. Per si no quedava prou clar, hi afegia estàtues de reis de les dues corones anteriors en nombre paritari.

30. Ignasi de SOLA-MORALES, *op. cit.*, p. 57.

31. Ignasi de SOLA-MORALES i LÓPEZ DE GUERENA, *op. cit.*, p. 58.

32. La resta de la memòria permet pensar que en realitat el seu autor és un personatge racionalista, sistemàtic i cientista. En aquest sentit, és especialment curiosa la justificació trigonometricovisual del volum i col·locació del monument, o els arguments de caràcter funcional esgrimits per decidir la forma de la plaça de caràcter funcional. Són la mena de raonaments que agradaven tant a l'amic de Garriga, Josep Oriol i Bernadet. Els mateixos arguments utilitzats per aquest autor podien servir perfectament per justificar el tema, més abstracte, triat per Garriga. Ell, però, no va considerar necessari utilitzar-los, tot i que la Guerra de la Independència havia estat el motiu d'algun article seu al BENA en què comentava el monument que es proposava dos anys abans per commemorar la batalla de Bailén.

En el segon projecte, Molina havia pogut obviar aquestes dificultats i acomplir l'objectiu «espanyolista», gràcies a la troballa històrica de la gesta de Blasco de Garay, que havia fet funcionar el primer motor de vapor sobre un vaixell al port de Barcelona en presència de Carles V i el seu fill Felip. La referència a Blasco de Garay és més significativa del que pot semblar a primera vista, perquè Molina tragué, sens dubte, la troballa d'un passatge de Flórez Estrada en què aquest autor lliurecanvista tractava dels motius de l'endarreriment econòmic espanyol, cosa que podria suggerir una afinitat de Molina amb l'autor asturià, que considerava l'endarreriment superable automàticament amb el sistema liberal.³³ L'afer de Blasco de Garay ens portaria indirectament a les discussions sobre la transició a l'industrialisme, entre lliurecanvistes i proteccionistes, que en el nostre context podrien donar pistes per entendre les diferències amb l'enfocament més processualista de Garriga a l'hora de preveure la transformació urbana.

Antoni Rovira i Trias dedicà la seva única proposta al príncep de Viana, pels drets de successió del qual havien lluitat els catalans, que van convèncer el seu pare, Joan II, després d'una llarga guerra, en contra de les ambicions de la seva madrastra, la castellana Juana Enríquez. Acompanyarien el monument al príncep —que tenia l'avantatge addicional de ser també poeta— una sèrie d'estàtues de reis catalans i consellers de Barcelona. En canvi, Josep Oriol Mestres proposa una plaça Reial dedicada a Pere el Gran sense fer cap disquisició sobre el programa, que devia considerar prou conegut, mentre que finalment l'autor del projecte amb lema *El genio* proposava l'argument dels comtes de Barcelona sense fer-ne cap explicació.

En conclusió, pel que fa a l'argument de la plaça trobem una confluència clara entre tots els concursants, que coincidien a erigir un espai al projecte industrialista, una plaça que representés la unitat d'aquella nova nació espanyola que havia aparegut durant la Guerra de la Independència, aglomerada entorn d'un projecte de progrés i modernització industrial i capitanejada pels valors representats per Catalunya. Si Garriga, Molina i l'autor anònim ho expressen explícitament, tanmateix les propostes més «catalanistes» o «barcelonistes» de Rovira o de l'altre autor anònim, si bé menys explícitament, estan en la mateixa línia, que era en aquell moment la del conjunt de les forces vives catalanes.

Cal fer ressaltar la coincidència voluntat reestructuradora del centre urbà i alhora les diferències estratègiques entre Molina i Garriga (autors dels projectes del Teatre Principal i del Liceu respectivament) en un projecte urbà com el de la

33. Tal com assenyala Ernest Lluch, que cita l'autor asturià, «no creo debe pasar en silencio que reinando Carlos V, el capitán Blasco de Garay hizo en Barcelona, a presencia de las autoridades un experimento del vapor aplicado a la navegación. Es muy extraño que no habiéndose hecho en Inglaterra uso de esta máquina hasta el año 1776, los autores de la Enciclopedia Británica de la edición de Edimburgo, al presentar el catálogo de las personas que han descubierto algún nuevo uso de esta máquina, ni una mención hagan de Garay ni anuncien que ya los españoles, mucho antes de 1776, la usaban en los departamentos de Cartagena y de El Ferrol con el nombre de Bomba de Fuego». Vegeu ERNEST LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya...*, Barcelona, 1973, p. 317, que cita a LÓPEZ ESTRADA, *Curso de Economía Política*, p. 38.

plaça Reial. Cal també subratllar l'intent de Garriga de construir un tipus nou de centre urbà alhora comercial, directiu, d'exposicions i de lleure en aquest projecte on ja citava els bulevards de París, obsessió seva durant tota la trajectòria, que seguirem, fins al seu pla de bulevards per a Barcelona. Anys després seria tot el centre urbà el que pretendria caracteritzar així, a partir del seu avantprojecte d'eixample il·limitat, dibuixat sota l'impacte que li produiria el Crystal Palace de Londres. Pel que fa a Molina, malgrat les coincidències que hem assenyalat, seria un adversari implacable de Garriga i un aliat important de Cerdà en l'afer dels bulevards, màxima expressió de la transició entre la ciutat vella i la nova.

II PART

ELS ANYS CINQUANTA. LA CONSTRUCCIÓ DELS INSTRUMENTS DE PROJECTE

5. OBRES PÚBLIQUES I CIUTAT. LA INVERSIÓ EN INFRAESTRUCTURA I ELS LÍMITS DE L'INDUSTRIALISME CATALÀ

5.1. FINANÇAMENT DELS TRENS I PERIODITZACIÓ DE LA TRANSFORMACIÓ URBANA

El 1848 és l'any de les revolucions que establiren la presència de la classe obrera en l'escena política a tot Europa. A Catalunya, aquesta data del 1848 no es pot relacionar amb una revolució però sí amb una guerra, la Guerra dels Matiners, també coneguda com la Segona Guerra Carlina, malgrat que tenia més de revolta popular que d'enfrontament per una qüestió dinàstica. Així ho va entendre el general Pavía, que va promoure una solució política al conflicte,¹ amb mesures que se centraren, entre d'altres coses però molt principalment, en un programa d'obres públiques que feia front a l'atur.

El protagonisme que aquest general donava a la construcció de carreteres coincidí plenament amb les aspiracions de la burgesia catalana pel que feia a la modernització del territori del Principat, i es concretà en el Pla de Carreteres del 1848 i la creació de la Junta de Carreteres del Principat de Catalunya, primera experiència de mancomunitat de les quatre províncies catalanes. I és que de les múltiples conseqüències que es derivaren del conflicte dels matiners, potser la més significativa fou l'apropament de molts carlins i isabelins catalans per evitar una revolució autèntica i, a la vegada, l'allunyament d'aquest grup del seu homònim del Govern en constatar la seva incapacitat d'entendre els problemes de Catalunya.

Sense moure'ns del 1848, que d'altra banda és la data que hem fixat com a inici del període investigat, tornem als esdeveniments de la ciutat de Barcelona, on s'inagurava el tren Barcelona-Mataró, el primer que es contruí a Espanya,

1. La Guerra dels Matiners fou l'efecte de la consolidació de les regles de la propietat burgesa del camp, la imposició de les quintes i l'establiment dels consums, que, junts, comportaren un recàrrec en els productes bàsics de la manutenció popular coincidint amb la crisi econòmica del període 1847-1848, que provocà una generalització de l'atur, la qual cosa va empènyer gran part de les classes proletaritzades vers el bandalisme. A principis del 1848, la Segona Guerra Carlina semblava a punt d'extingir-se i s'acabà gràcies a la revifalla econòmica. Vegeu Josep FONTANA, *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*, Barcelona, 1988, p. 387 i s.

que unia dues ciutats molt estretament lligades amb Miquel Garriga i Roca, que només un any abans havia pogut entrar finalment a treballar a l'Ajuntament. De manera que Garriga passà de ser arquitecte municipal de la capital del Maresme a arquitecte de la capital de Catalunya i féu el trajecte quasi al mateix temps que el primer tren de la península, del qual, per cert, era accionista, i junt amb Oriol i Bernadet participà en la fiscalització dels tècnics anglesos que el construïren.²

La construcció del tren de Mataró fou concedida l'any 1843 a Josep Maria Roca i posteriorment es van concedir molts altres permisos d'explotació de línies que, però, a causa d'una infortunada decisió dels plecs de condicions establerts l'any 1844, només consistiren en operacions especulatives, tal com denunciava el BENA l'any 1846. La «reserva de preferència» durant un termini de 12 a 18 mesos als patrocinadors de «conocido arraigo» va donar peu a una munió de concessions provisionals, que, sense cap despesa, donaven exclusives per especular: «el frenesi llegó hasta el punto de otorgarse en los años 1845 y 46 la construcción de 21 líneas con 6.700 Kilómetros de longitud», com ressenyà Alzola.³

De manera que el 24 de febrer de 1848 es va presentar a les Corts la primera llei sobre trens, amb la intenció de corregir aquesta anomalia, tot assegurant un interès mínim del 4 % d'amortització a les empreses inversores. Una altra llei de 1850 assegurava un 6 % d'interès a més de l'1 % d'amortització. Per fi l'ordenació legal de la promoció i construcció de ferrocarrils es va establir bàsicament l'any 1855 a partir de l'experiència de la llei de 1848. La llei de 1855 pretenia posar ordre i reduir les subvencions als trens d'interès general, però en la pràctica es va seguir un sistema de subvencions per quilòmetre construït i s'encoratjava la importació del material mòbil i fix de l'estranger.

De 1847 a 1851 tan sols es van posar en funcionament 76 quilòmetres de via a tot Espanya; del 1851 al 1855, quasi 400. Entre 1855 i 1861 es produí la gran arrencada de la implantació ferroviària a Espanya, amb 4.682 quilòmetres. Entre aquest darrer any, 1861, i 1868 només se'n van construir 283.⁴

La política d'obres públiques a Espanya tingué, en aquest període, dues fases diferenciades. La primera, entre 1848 i 1857, és la de l'arrencada, i en ella es definí el sistema de concessió per a la construcció i explotació de les línies de tren, i la classificació de les carreteres i camins. També es reglamentaren les condicions tècniques que havien d'acomplir ambdós tipus d'obra. La segona fase comprèn des de l'any 1857 fins a la crisi de 1866-1868, en què els governs de la Unió Liberal, aplicant els criteris dels progressistes, intentaren corregir els criteris, escassos, de la primera fase, dirigida pels governs moderats. En realitat el que van fer va ser accelerar el procés, persistent, però, en l'error de dur a terme polítiques de creixement

2. De fet el tren de Mataró no era, però, el primer per al qual s'havia demanat la concessió; el 1829 s'havia sol·licitat la del de Jerez a Puerto de Santa María, Rota i Sanlúcar, i el 1833 els reusencs havien obtingut la concessió del de Reus a Tarragona, però en els dos casos no s'aconseguí el capital suficient per començar-los. Vegeu Pablo ALZOLA, *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, 1979.

3. ALZOLA, *op. cit.*, p. 383.

4. Vegeu ALZOLA, *op. cit.*, p. 385-386.

quantitatiu. Es tractava de fer el màxim de quilòmetres de carretera i de ferrocarril, encara que fos a costa d'impossibilitar la consolidació d'una indústria metal·lúrgica pròpia, i creant una total dependència tècnica i financera de l'estranger.

A Catalunya, l'èxit d'explotació del tren de Mataró va animar l'aparició d'iniciatives similars amb capital autòcton, que entre els anys 1851 i 1856 van construir els enllaços ferroviaris entre Barcelona i Granollers d'una banda, i Barcelona i Martorell de l'altra. També es construí el tram Montcada-Terrassa, que era el primer de la línia fins a Saragossa, però aquest es féu amb capital francès. Segons ha estudiat Pere Pascual, el ritme de realització del capital s'ajustà a les possibilitats financeres del mercat borsari barceloní, perquè eren línies curtes de menys de trenta quilòmetres i l'aportació de capital es pogué fer amb relativa lentitud.⁵ Però a partir de 1855, la Llei de ferrocarrils, que va transformar el marc jurídic, i l'aplicació que en féu el Congrés, molt influït pels efectes especulatius i de monopoli que se'n podien derivar donada l'experiència anterior, van exigir inversions més grans i més concentrades en el temps, que van tenir uns resultats notòriament negatius ja que produïren a la pràctica l'entrada de les grans companyies francoespanyoles que operaven des del mercat de París, i en canvi fou perjudicial per a les empreses catalanes que ho feien des de la petita Borsa de Barcelona.⁶ Això va obligar a canalitzar gran part de l'estalvi en el negoci dels ferrocarrils, just coincidint amb la crisi financera de 1857-1859. A més, l'èxit dels beneficis d'explotació del tren de Mataró no es repetí amb els de Martorell o de Granollers, la qual cosa originà una desconfiança entre els inversors.

L'única forma possible de fer rendibles les línies, era, segons van entendre-ho les companyies afectades, l'allargament de les línies, per superar la competència d'altres mitjans de comunicació. Tal com deia el 1856 la direcció de la companyia del Ferrocarril de Barcelona a Saragossa, «La esperiencia ha venido a condenar las vias cortas como incapaces de recompensar los capitales empleados [...]».⁷ La decisió d'allargar les línies va provocar una competència ferotge entre les companyies del tren de Mataró i de Granollers per arribar a Girona i França. També competiren el de Martorell i el que proposava la burgesia de Vilanova i la Geltrú, per connectar Barcelona i Tarragona cap a València. Això provocà la renúncia a les subvencions garantides per la Llei, i a la duplicació de les línies més importants per estructurar el territori català, en lloc de concentrar les inversions, tal com deia Joan Magaz el 1859, pel que fa a la línia de Barcelona a França.⁸ En conseqüència, entre l'any 1857 i el 1862 es van construir 77,4 qui-

5. Pere PASCUAL, «Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866)», *Moneda i Crédito*, núm. 169 (1984), p. 36.

6. Pere PASCUAL, *op. cit.*, p. 38 i 39.

7. Citat per Pere PASCUAL, *op. cit.*, de la «Memoria [...] de la sociedad Ferrocarril de Barcelona a Zaragoza... [30-III-1856]», *Diario de Barcelona*, núm. 114 (23 d'abril de 1856), p. 3294.

8. «[...] no solo ha contribuido á que se invertiera doble capital del que hubiera sido necesario para llegar hasta el punto de empalme, sino que ha privado á Cataluña de la subvención que en otro caso no hubiera podido negar el gobierno á un trozo de camino que forma parte de una línea general [...]», Juan MAGAZ, «Ferrocarril de Barcelona a Perpiñán», *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, núm. 14 (10 d'abril de 1859), p. 210-212, citat per Pere PASCUAL (*op. cit.*).

lòmetres per any enfront dels 15,4 quilòmetres del període 1851-1856. Aquest augment obligà els promotors a buscar diners en forma d'accions i d'emprèstits.

Tot el sistema es basava en la fe en els beneficis que aportarien les noves línies de llarg recorregut. I això a pesar que la cotització de les accions de les companyies ferroviàries estava per sota del seu valor nominal des de la crisi de 1857. Aquesta aparent paradoxa només és explicable pel fet que el negoci del ferrocarril anava lligat al de l'explotació d'altres recursos relacionats amb el tren.

Així, per exemple, la companyia del tren de Saragossa pensava canalitzar els productes de les futures hortes que es formarien gràcies al canal d'Urgell i, a més, féu passar la seva línia per Calaf amb l'esperança d'aconseguir la comercialització del carbó d'aquella contrada. Però el carbó de Calaf va resultar de molt baixa qualitat i les planes de l'Urgell es van convertir, en els primers anys d'explotació del canal, en un focus de paludisme. Tot això es posà en evidència a la tardor de l'any 1861, quan la línia va estar completada i en explotació en tot el seu recorregut. Aleshores es va veure que les expectatives que s'havien generat no es corresponien amb la realitat.⁹ Però si això es féu evident a partir del 1862, ja el 1859 es començava a propagar la convicció que el negoci ferroviari s'encaminava, amb passos de gegant, cap al desastre.¹⁰

En el moment en què es produí l'aprovació del Pla Cerdà i que es desencadenà la polèmica que l'acompanyà, les dificultats en què s'havia ficat el negoci dels ferrocarrils ja eren paleses i existia el convenciment que aquestes dificultats procedien de la manca de diners o, si es vol, de l'excés d'ambició dels projectes. «La causa está en la falta de dinero, está en haber acometido empresas por mayores capitales de los que tenemos», diagnosticava el catedràtic d'economia política Ramon Anglasesell l'any 1859.¹¹ En aquest context, no és gens estrany que un dels temes de discussió pel que fa a l'eixample de Barcelona fos precisament el del control del creixement i la preocupació pels aspectes processals del disseny d'aquest eixample que garantissin l'adequació de la inversió en cada moment.

L'any 1859, el projecte de ciutat capital de la industrialització espanyola comença a estar erosionat. La cohesió que la burgesia catalana havia demostrat en els anys trenta i quaranta en enunciar el seu projecte industrialista comença a tenir serioses esquerdes i es fa difícil de continuar parlant d'aquesta burgesia com d'un bloc coherent. En el nostre cas, les contradiccions «ricardianes» són d'una complexitat difícil d'analitzar, ja que el capital industrial i la propietat del sòl, sobretot del sòl expectant de l'Eixample, o el capital comercial són sovint indestriables. El capital financer, que a Catalunya ha jugat fort en la inversió als

9. Pere Pascual detecta com a principal motiu la sobrevaloració que s'havia fet del tràfic entre Catalunya i l'Espanya septentrional, a més d'altres com la crisi industrial, la sobrecàrrega del 10 % sobre el preu dels bitllets a causa d'un impost implantat l'any 1864 i el fracàs inicial del canal d'Urgell a què ens hem referit.

10. Vegeu Pere PASCUAL, *op. cit.*, p. 48.

11. Ramon ANGLASELL, *Extracto del discurso pronunciado [...] en la Junta General extraordinaria de la Sociedad Catalana General de Crédito celebrada [...] el día 24 de junio de 1859*, Barcelona, 1859, p. 8. Citat per Pere PASCUAL (*op. cit.*).

ferrocarrils i ha perdut, com es comença a veure el 1859, té en les expectatives d'eixample de Barcelona, artificialment contingudes pel Govern, un objecte llaminer per al guany fàcil només frenat per la manca de disponibilitat deguda a la crisi dels mateixos ferrocarrils. Per això hi ha la discussió entre uns financers convertits en especuladors del sòl per una banda i els intel·lectuals, que defensaran, encara, el projecte de la capital industrialista. En aquesta defensa, sovint tindran com a aliats els propietaris de sòl urbà, la qual cosa no significa de cap manera una identitat d'objectius. En aquest context, les acusacions de pretesos monopolismes en l'oferta de sòl urbanitzable s'han de mediatitzar per la por a la

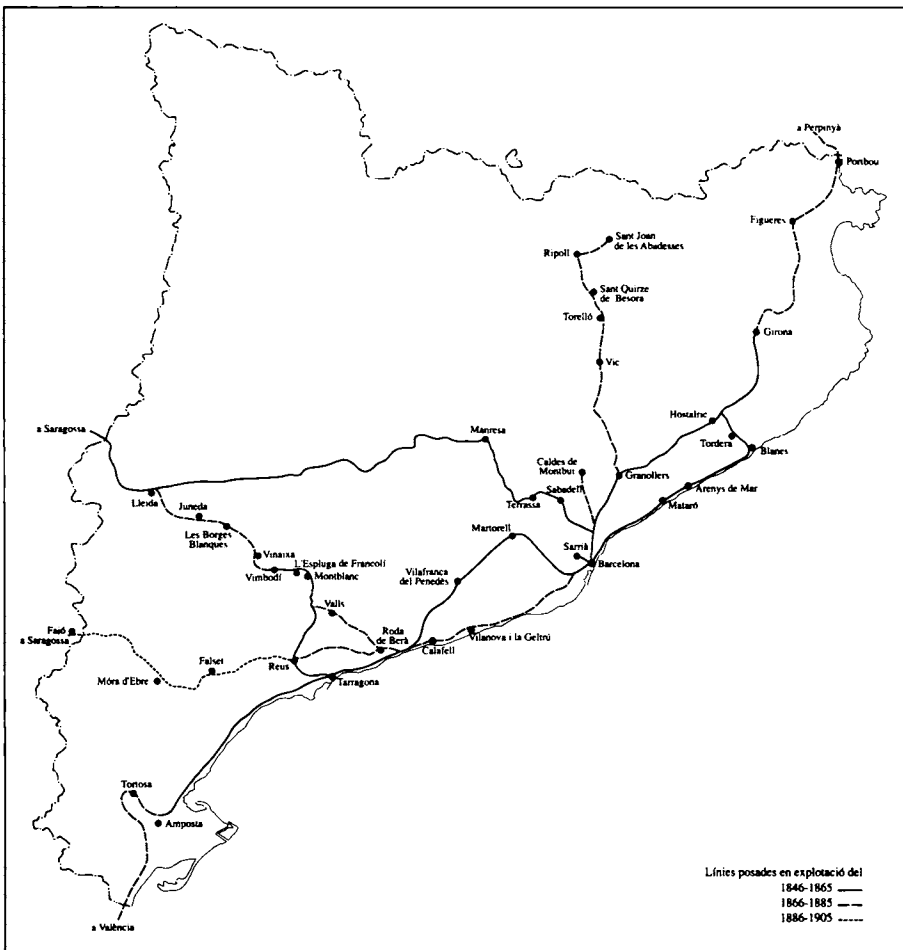


FIGURA 13. Mapa dels períodes d'entrada en explotació de la xarxa ferroviària catalana de via ampla (segons Pere Pascual i Domènech).

5.2. LA XARXA DE CARRETERES. INDUSTRIALS, COMERCIANTS I PROPIETARIS

El paper de Barcelona en el nou ordre industrialista depenia de la realització de les xarxes de comunicació i de la forma en què es connectessin en el territori –en primera instància, en el català, i després, en el mercat espanyol. L'aposta per una Barcelona capital i mercat de productes, de capitals i de cultura industrial, exigia que la producció d'altres indrets disposés d'un accés fàcil a aquest mercat i que aquests indrets es beneficiessin d'un mercat de força de treball i de matèries primeres prou ampli. Per això és important, en el context d'aquesta investigació, estudiar el fracàs de la Junta de Carreteres de Catalunya i del seu Pla de Carreteres de 1848, per entendre la reorientació que el projecte de Barcelona va patir en la dècada següent.

Pere Pascual ha explicat com la construcció de la xarxa de carreteres del Principat entrà en una nova fase amb la constitució de les diputacions catalanes. Els seus responsables polítics «compartien plenament la mentalitat de la burgesia ascendent de l'època o n'eren ells mateixos conspicus representants» i, per tant, pensaven que les carreteres i altres mitjans de transport eren cabdals per a la consolidació de la societat capitalista i per crear les bases d'una futura expansió i diversificació del procés industrialitzador.

Fins al 1833, les institucions del Principat només havien pogut assumir la millora i construcció de carreteres implantant impostos extraordinaris indirectes de caràcter regional que, ultra provocar l'oposició dels comerciants, no podien recaptar gaires recursos i, en canvi, podien agreujar el creixent descontentament popular, atesa l'acusada depressió econòmica que caracteritzà l'època. Les diputacions superarien parcialment la impotència governamental i dels municipis per desenvolupar-la, malgrat que la situació no canvià gaire els primers anys.

Fins a 1847, la Diputació de Barcelona dedicà quasi la meitat del total de la seva despesa a conservar i ampliar la xarxa provincial de carreteres, i també tot l'augment corresponent de la pressió fiscal, que fou molt important. Per això, i malgrat la previsió d'Eudald Jaumeandreu, que en el seu *Curso elemental de economía política* (1836) esperava que el capital privat s'interessés per obtenir concessions, l'actuació de la Diputació es caracteritzà per la contínua recerca de solucions per tirar endavant aquelles carreteres que es consideraven bàsiques, en particular la carretera de Vic i la seva prolongació fins a Ripoll i Sant Joan de les Abadesses, amb un resultat bastant decebedor a causa de la manca de recursos procedents de l'Estat i les dificultats d'aconseguir-ne d'extraordinaris dins de la província: «[...] a mitjan 1847, semblava que les carreteres iniciades havien de romandre durant molts anys inacabades». L'alçament dels matiners, però, canvià les coses, ja que el nou capità general, Manuel Pavía, propulsà una política d'obres públiques per augmentar l'ocupació en aquells indrets amb més implantació dels revoltats, i la Diputació de Barcelona elaborà un pla que posteriorment s'amplià a les altres províncies, el Pla de Carreteres de 1848, que incloïa tota la

xarxa catalana a excepció de les tres carreteres generals i algunes de caràcter interregional.

Es constituí la Junta de Carreteres de Catalunya amb l'objectiu de gestionar aquell pla, assumint les insatisfaccions que implicava acceptar tota la càrrega d'impostos extraordinaris mentre el Govern efectuava inversions en les carreteres d'altres regions espanyoles.

Aquesta primera experiència de mancomunitat catalana suscità una controvèrsia permanent entorn de la distribució de la càrrega impositiva i del repartiment de la inversió. Efectivament, el pressupost de la Junta s'havia de cobrir, segons el real decret que la constituïa, a base de la imposició d'arbitris sobre la importació i amb recàrrecs sobre els consums i la correspondència, mentre que la renda de la terra, la indústria i el comerç restaven exempts de tributació. No és estrany que el Pla de Carreteres i la mateixa Junta no fossin gaire populars. D'altra banda, l'aportació de la Diputació de Barcelona representava entorn del 75 % dels ingressos, mentre que la inversió a la província es fixà, després de moltes discussions –que posaven en perill la solidaritat entre les diputacions–, en 146.250 duros, mentre a cada una de les altres era de 101.250 duros.

El Pla de Carreteres proposava d'integrar un conjunt de vies de comunicació projectades durant les dècades anteriors i que unien les principals ciutats i poblacions portuàries amb les viles i comarques de l'interior. Preveia la construcció de tres grans carreteres transversals, a manera de semicercles concèntrics respecte a Barcelona que cobrien tot el Principat i complementaven els eixos radials des de Barcelona i Tarragona i altres nuclis costaners. Tal com assenyala Pere Pascual, «el disseny tenia com a objectiu fonamental facilitar la circulació interior-perifèria i pressuposava que els intercanvis interregionals del Principat es continuarien efectuant per cabotatge. Però malgrat que amb la construcció de trens en el decurs de la dècada, canvià radicalment la direcció de les rutes tradicionals del comerç, el pla seguí essent útil per facilitar l'accés de gairebé la totalitat de les poblacions del país a les estacions de la xarxa ferroviària del Principat».

La primera època de desenvolupament del Pla de Carreteres durà des de 1848 fins a 1856, quan es promulgà un decret (3 de setembre de 1856) que dissolia la Junta de Carreteres, en resposta al desacord expressat per la Diputació de Barcelona pel que feia a la distribució dels seus fons, i dels comerciants de Barcelona, que eren els que suportaven de manera directa els seus ingressos. A més, el decret, que coincidí amb una època d'alça de preus, alliberava la població dels recàrrecs deguts al finançament de la Junta. S'havien començat molts trams de carretera atenent prioritàriament criteris de clientelisme polític o de lluita contra l'atur, però el resultat era clarament decebedor.

La promulgació de la Llei de carreteres el 22 de juliol de 1857 canvià també el marc jurídic, ja que a través d'ella l'Estat es responsabilitzava del seu estudi, construcció i conservació, i traspassava quasi totes les carreteres provincials al pla estatal, que s'elaboraria d'acord amb el sistema de ferrocarrils. A més, també establia que «las provincias y pueblos que quieran invertir en su territorio otras

cantidades [...] además de los fondos que a sus carreteras destine el Estado, se concederá por el gobierno una suma igual a la mitad de la que emplee sobre la consignación que les corresponda en la distribución ordinaria [...]». Amb l'estímul que representava l'aportació estatal, malgrat que la llei fixava com a àmbit d'actuació la província, es restablí la Junta de Carreteres de Catalunya, en imposar-se l'evidència que el Principat era una unitat econòmica integrada amb un cap clar a Barcelona.

La reinstauració de la Junta pel Reial decret de 6 de juliol de 1859 significava també la dels impopulars arbitris extraordinaris de caràcter provincial. Per evitar l'oposició dels comerciants barcelonins, es va condicionar l'aprovació d'aquests arbitris al compromís que la Junta de Carreteres dedicaria, en el futur, una part del seu pressupost a amortitzar la moneda fiduciària que hi havia en circulació, i que era, a l'època, un niu de problemes i de pertorbacions monetàries.

La segona etapa de la Junta de Carreteres de Catalunya va des de 1859 fins a 1868. En aquest darrer any, si bé no fou dissolta, deixà de ser operativa per la retirada de la Diputació de Barcelona sorgida de la Revolució del 1868. El balanç de la seva gestió fou decebedor, en part a causa dels incompliments del Govern, que no solament no va invertir res fora dels recursos gestionats per la Junta, sinó que tampoc va complir allò que establia la Llei de 1857, ja que la seva aportació no va arribar ni a la meitat dels mínims que aquella establia. Només s'aconseguí d'incrementar la xarxa amb una mitjana de seixanta quilòmetres per any.

També fou decebedor per a la ciutat i província de Barcelona ja que la distribució de les inversions va ser encara més desequilibrada que en la primera etapa: en el decenni de 1859-1868, Barcelona hi aportà el 74,6 %, Girona l'11,2 %, Lleida el 5,7 % i Tarragona el 8,4 %, i en canvi les inversions en obres realitzades en les demarcacions corresponents foren del 27,8 %, 38 %, 21,2 % i 12,8 %.

Malgrat tot, és en aquesta època, gràcies a l'activitat de la Junta de Carreteres, que el sistema viari de Catalunya es desenvolupà fins a l'extrem del que afirmava Jaume Vicenç Vives quan deia que gràcies a la seva activitat «En vint anys el país tingué una circulació apropiada: la muntanya s'acostà a les depressions prelitorals i aquestes s'aproparen a la costa».

Però l'experiència de la Junta demostrà ja des de la seva primera etapa que la conversió de Barcelona en una gran ciutat s'havia de fer sense comptar gaire amb la intervenció de l'Estat i que, en definitiva, Barcelona no podia somniar a tenir un paper reconegut de capitalitat espanyola. El camí de la industrialització era irreversible, però s'havia de fer a pesar de la indiferència o els recels dels diferents governs. És simptomàtic que, ja el 1853, la Diputació de Barcelona considerés que el pla del 1848 era excessivament ambiciós, i si bé amb l'accés dels progressistes al poder això podia haver canviat, aviat es va veure que les coses continuaven igual, fins que a finals de 1856 el Govern abolí la Junta per primer cop. En la segona etapa (1859-1868) la Junta canvià de composició, amb un major pes dels representants del Govern a la província de Barcelona, i es repetí l'experiència, malgrat la garantia inicial d'una aportació estatal. Quedà encara

més clar que Catalunya i Barcelona no tan sols no tindrien un tracte preeminent, sinó que patirien una marginació respecte d'altres regions de l'Estat.

La trajectòria de la Junta de Carreteres és interessant perquè assenyala una periodització que té clars reflexos en la manera de pensar el projecte de la ciutat. Efectivament, el 1848 és una data massa significativa en l'àmbit europeu perquè els homes de la burgesia catalana no relacionessin el perill de la «qüestió obrera» o «qüestió industrial» amb la Guerra dels Matiners i apliquessin solucions similars, per exemple, a les franceses, en forma d'un programa d'obres públiques com el Pla de Carreteres, i plantegessin els primers grans projectes per formalitzar el nou centre de la ciutat.

L'any 1856, el final de la primera etapa de la Junta coincideix amb el final del govern dels progressistes, marcat per grans esperances de canvi contradites per l'actuació del Govern. Pel que fa a la nostra història, és una època d'indecisió després de les primeres bases per a l'eixample, en què ja apareixen els criteris contradictoris entre Cerdà i la comissió de les corporacions de Barcelona.

L'any 1859, en què torna a arrencar l'activitat de la Junta, és l'any del concurs i de l'adjudicació del Pla Cerdà. I no és una simple coincidència: la real ordre d'aprovació del Pla Cerdà, acte clarament agressiu per als prohoms de Barcelona, és del 7 de juny, un mes abans del real decret que restablí els arbitris sobre els consums com a única via efectiva de subministrar fons a la Junta de Carreteres (6 de juliol de 1859). És evident que el Govern, i en particular el Ministeri de Foment, està disposat a tirar el procés de reestructuració del territori català endavant protagonitzant-ne totes les decisions, sense, però, invertir-hi cap quantitat important. La burgesia conservadora catalana, pel seu compte, ja ha desistit de construir la gran ciutat capital i s'accontenta, com va enunciar Mañé i Flaquer, a convertir Barcelona en el magatzem de Catalunya i a descentralitzar la localització industrial i obrera, que tan perillosa s'havia demostrat en les jornades de l'any 1856. La seva aliança amb la Unió Liberal, durant el govern llarg d'O'Donell (1858-1863), no els serviria per aconseguir més que una petita part del que esperaven. Tal com diu Fontana, «Aquell govern era massa tímid per emprendre reformes substancials i no estava gens decidit a practicar la descentralització».¹²

La data de 1868, en què s'aboleix la Junta de Carreteres de Catalunya, té significació evident per a la revolució política, que va marcar el que Fontana caracteritza com el fracàs del model econòmic de la burgesia catalana. Aquesta crisi, que es va traduir en una ensorrada de la Borsa de Barcelona, té els seus orígens en diversos factors, entre ells, sobretot, els resultats negatius del negoci ferroviari i també del negoci de l'eixample.¹³

Un any després s'inauguraria el canal de Suez, i la burgesia catalana, que en algun moment havia tingut esperances de participar en l'empresa, se n'havia de quedar al marge.

12. FONTANA, *op. cit.*, p. 330.

13. Vegeu la tesi doctoral de M. COROMINAS, *Suelo, técnica e iniciativa en los orígenes del Ensanche de Barcelona*, Barcelona, 1986.

5.3. ELS PROJECTES DEL PORT DE BARCELONA I EL PRIMER DISSENY D'EIXAMPLE DE GARRIGA

La política territorial que, d'una manera o altra, es posà en marxa durant la dècada dels cinquanta, també afectà els ports. Però anàlogament al que ocorria amb les carreteres i els trens, on el nou Ministeri de Foment aplicava uns criteris de centralització molt rígids, a mesura que assumia responsabilitats de l'administració militar o del Ministeri d'Instrucció i ajuntaments, Barcelona i el seu port patiren només els efectes negatius d'aquesta política. Si les obres públiques que hem vist fins ara no van gaudir de les subvencions previstes per la nova legislació creada a aquest efecte –que afavorí, en canvi, altres províncies i interessos–, en el cas del port la cosa no fou gaire diferent, i tal com assenyala Alzola, l'any 1858 el port de Barcelona s'havia d'anar construint amb recursos locals.¹⁴ Només a partir del 1858 s'establiria per llei un sistema semblant al de carreteres, pel qual l'Estat s'obligava a fer les obres dels ports «reclamados por las localidades de cualquiera categoría, siempre que reintegrasen al 50 por 100 del costo en diez anualidades».¹⁵

L'ebullició de propostes pel port de Barcelona havia començat el 1850 amb una proposta de Simon Ferrer i Antonio Arriete. El febrer de 1851 Garriga, que l'any anterior ja havia publicat uns comentaris i observacions sobre la qüestió,¹⁶ va enviar un projecte de port per a la seva aprovació a Madrid. Però un any després en presentava un de nou –datat el 15 de novembre de 1852–, amb l'objectiu de millorar la seguretat dels vaixells a l'entrada en cas de tempestat de llevant i, sobre-tot, d'harmonitzar la inversió del curt i llarg termini, perquè considerava excessives les previsions complementàries de futur que havia fet al primer projecte.¹⁷

A la memòria, després d'advertir que l'objectiu era promoure la discussió perquè es convoqués un concurs públic, Garriga criticava el sistema de concessió a una empresa privada en els termes en què s'estava fent. Esperava que les obres fossin projectades i dirigides per un espanyol, atesa la importància «nacional» del port de Barcelona, i emfasitzava la transcendència de millorar-lo per a l'economia del país. Per demostrar-ho feia la inevitable ressenya històrica amb citacions de Bofarull i amb un lema introductori de Flórez Estrada: «La experiencia bien

14. «En 1858 se construían pocos puertos en España, pero costaba el Estado los de Tarragona, Almería y San Sebastián, declarados de interés local de primer orden, y los de Bayona, Canil, Marín, Ferrol comprendidos en la última categoría, mientras Barcelona, Valencia y Vigo, clasificados de interés general y por tanto a cargo del Erario, se construían: el primero con fondos locales, el segundo con 80 por 100 del mismo origen y 20 por 100 del Estado, y el tercero por partes iguales entre ambas procedencias.» Vegeu ALZOLA, *op. cit.*, p. 395.

15. Vegeu IMH Obreria C-XIV-145.

16. Ho diu ell mateix: «A nuestra insignificancia le cabrá por lo menos la satisfacción de habernos anticipado a prevenir la opinión pública con nuestras observaciones desde el año 1850 [...]» per evitar que «esta populosa ciudad sea víctima de una concesión improvisada arrancada por un exceso de celo de nuestro paternal gobierno». Miquel GARRIGA I ROCA, *Memoria sobre el Puerto de Barcelona*, Barcelona, 1853, p. 82.

17. GARRIGA I ROCA, *Memoria sobre el Puerto...*, *op. cit.*, p. 34-35.

consultada no puede estraviarnos jamás; mal consultada nos precipita siempre en el error.» En aquest apartat Garriga feia una defensa encesa de l'economia política –posant d'exemple Anglaterra–, que si s'aplicava a Espanya –«reino de los más favorecidos por la naturaleza»– donaria uns resultats immediats, l'enumeració dels quals li feia exclamar: «¿Qué brillantísimo espectáculo no sería entonces el de esta nación? ¡Todas las materias de la industria producidas en su suelo, elaboradas por sus habitantes, y traídas al mercado a bajo precio!»¹⁸

Interessa fer ressaltar aquest aspecte de planificació econòmica, que Garriga repeteix tot al llarg de la memòria del projecte de 1852 i que inclou la programació en el temps del curt i del llarg termini.

Aquest projecte de l'any 1852 es va presentar modificat el novembre de 1853,¹⁹ amb l'objectiu de rebatre les idees de Soler i Glòria sobre el port que havien aparegut mentrestant. Conseqüent amb el lema sobre «l'experiència ben consultada», feia l'anàlisi dels principals projectes anteriors al seu fins al de Carlos de Aguado, que estava en tràmit a Madrid,²⁰ i conclouia que cap no solucionava la formació de la «Tasca», que colgava l'entrada al port,²¹ i criticava

18. «Si pues las obras de arte que tantas maravillas producen en aquella nación, se vieran desarrolladas en nuestro suelo patrio ¿qué riqueza sería comparable con la nuestra? Enclavadas en un reino de los más favorecidos por la naturaleza, solo debiera ponerse en planta un sistema de economía, que teniendo por fuente inmediata de riqueza el comercio en general, se apoyara en particular sobre los manantiales de riqueza menos inestables, de la agricultura y de la industria. Entonces el suelo de la Península sería capaz de alimentar una población asombrosa, con mas comodidades que al presente; sus habitantes no serían testigos de este aislamiento provincial que limita sus recursos. Recorreríanse las provincias más distantes para dar curso a los cálculos y especulaciones mercantiles, los frutos de los trópicos entrarían en combinación con los de la Europa templada; todo serían producciones del suelo de los Españoles, estos verían sus alimentos reducidos a mas bajo precio; los hilos, los algodones no pagarían al extranjero su tributo en primera materia; los metales de primera necesidad arrancados de sus abundantes minas dieran nuevos medios de ocupación a las artes industriales; los bosques no vieran desquiciarse sus robustos árboles de puro viejos, sino que cortados a debido tiempo servirían para poblar de embarcaciones los mares. ¿Qué brillantísimo espectáculo no sería entonces el de esta nación? ¡Todas las materias de la industria producidas en su suelo, elaboradas por sus habitantes, y traídas al mercado a bajo precio! ¿Por qué ese rico porvenir no ha de ser dado a todas las naciones del globo que habitamos?» GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 29 i 30.

19. Vegeu apartat «Proyecto del Puerto económico, al paso que de grandes dimensiones que ofrecemos en 1853», dins GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 37.

20. Des del de Smith del 1800, del qual fa una lloança, fins al seu de 1851, passant pel *Proyecto del puerto formando una isla*, el *Proyecto del puerto formando una punta desde las huertas de San Beltran* i el del *Plan del puerto formando la entrada con boca al oeste*. Aquest darrer era sens dubte el presentat contemporàniament per Carlos de Aguado. Els altres, i també la història prèvia, els recull d'un informe de Simon Ferrer del mateix any. N'hi ha un exemplar a IMH Obreria C-XIV-145. De fet el projecte de Garriga té moltes semblances amb el de Ferrer i Arriete pel que fa a les esculleres.

21. L'altre criteri bàsic de les consideracions de Garriga és el de les facilitats d'entrada al port en el cas de temporals. Per això fins i tot es representen en el plànol les maniobres d'un veler i la posició de les veles en el cas més desfavorable de temporal de llevant. «Siempre que una embarcación, sea viniendo del E. o de fuera, con un temporal de levante, haga rumbo hacia el puerto, tiene que atracar con la punta del fanal del mismo, colocado en su Martillo, y cuando esté Este-Oeste con él, si el viento está entablado del E. al N.E., por una circunstancia particular, la de proa y tiene que

especialment el més recent de Soler i Glòria d'ampliar el port per les hortes de Sant Beltran, cosa que considerava absolutament extemporània «mientras no preceda la obra de cerrar el puerto y así obtengamos una entrada segura, llave única y principal, sin la que, es por demás discutir cualquier pensamiento; pues sería perder el tiempo miserablemente [...]».

El projecte del novembre de 1853²² estava pensat per ser desenvolupat en tres etapes, d'acord amb les prioritats, i diferenciava entre «1º en obras urgentes y luego de inmediata necesidad; 2º de comodidad, y 3º de lujo y ostentación».

Les obres urgents de la primera etapa consistien a tancar el port i assegurar-ne una bona entrada, mentre les d'immediata necessitat eren un llatzeret, una torre llanterna fortificada just a l'entrada del nou port, la transformació del moll vell (el de la Barceloneta) en una dàrsena, i la formació d'una andana des de la punta a la costa oriental de Montjuïc, on, més tard, poder construir magatzems i establir un passeig per sobre les seves voltes, «cómoda y deliciosa prolongación del de la actual muralla del mar» fins a Can Tunis.²³ Totes elles eren obres d'interès general i l'autor del projecte opinava que era l'Estat qui havia de fer-se'n càrrec.²⁴

Amb la realització d'aquestes dues primeres fases el port de Barcelona atrauria «respectables empresas», i esdevindria «superior á los más provistos de Europa y América, y en su ámbito nos sorprendería la realización de obras de comodidad y hasta de refinado lujo, mayormente empleando el estímulo de certámenes públicos bajo un meditado plan». Precisament aquest pla era el que ordenaria les obres de la tercera categoria, que incloïen careners, dics, drassanes, «machinas», ràfecs, duanes, fundicions, fàbriques,... i, fins i tot, banys i escoles de natació «y cuanto encanta al viajero colocado en Lisboa, Marsella, Tolon, Londres y en otros infinitos puntos de Europa y América», que financiarien els privats.

La millora del port havia de significar la de la ciutat, de la qual era una peça fonamental a tots nivells. No ha d'estranyar, per tant, que moltes de les obres de necessitat immediata tinguessin relació amb la millora urbana, començant per la nova andana del moll, que possibilitaria la prolongació del passeig de la muralla

rebasar, mura a estribor, la reventazon o rompientes que se forman en la boca, largando de posible vela para zafarlos. Cuando el buque es de buen andar, con la salida gana un poco mas adentro y es muy fácil de salvarse si puede aguantar vela, maniobrando como se ha dicho; pero si es rontero y duro de timón, pierde pronto el andar y naufraga en la "Tasca"; o por fortuna desemboca y obligado a sotaventarse, no puede coger puerto, como sucede muchas veces» (GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 39-40). Explicacions com aquesta són freqüents en la memòria i demostren el grau de coneixement de l'arquitecte del Masnou pel que fa a les qüestions tècniques de la navegació, que amb les «facultatives» arquitectòniques són la base del seu raonament.

22. Vegeu l'apartat «Proyecto del Puerto económico, al paso que de grandes dimensiones que ofrecemos en 1853» dins GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 37.

23. GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 43.

24. Malgrat això, les urgents es podrien pagar –segons el pressupost– en pocs anys, només amb els arbitris que produïa el dret de port, «los mismos que se invierten hoy en una limpia de efímera duración». GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 9.

de mar i la construcció de connexions a nivell inferior «con arcos y bóvedas para disfrutar de la vista del puerto y para no interrumpir el paso hasta el mismo anden frente las calles transversales». Especialment reclamava l'obertura d'un d'aquests passos davant de la plaça del Duc de Medinaceli, que volia «ancha y desembarazada [...] imitando así las que hemos admirado en Burdeos, Nimes, Lion, Marsella la nueva, Londres, París, Madrid, Bruselas y otras poblaciones».²⁵ Proposava rectificar-la per centrar-la amb el carrer nou de Sant Francesc i construir-hi una llotja de contractació i una duana, ambdues incorporades als arcs de sota el passeig per convertir «el hermoso edificio que hoy se llama Aduana» en palau del governador civil.

Al capítol d'obres d'ornament i bellesa s'insistia a potenciar aquest indret a base de destinar el solar del convent dels franciscans, entre la plaça de Medinaceli i la Rambla, a la plantació d'una albereda on hi hauria un palau de «la industria española, que a imitación del grandioso de Cristal en Londres y situado junto al puerto, pudiera servir de punto de reunión donde el país presentase á las demas naciones nuestros adelantos». Sembla que Garriga havia trobat en el Crystal Palace de Londres allò que havia intentat amb tant d'esforç en els projectes de la plaça Reial. A partir d'aquell moment, l'edifici de l'Exposició Internacional seria una referència constant en totes les seves propostes per a Barcelona. Amb el projecte de Garriga, el port havia d'esdevenir el lloc més monumental de Barcelona per l'acumulació d'altres obres d'ornament i bellesa, com per exemple la «magnífica farola» a l'entrada del port, o l'elevació de «dos agigantadas columnas monumentales una a cada lado de la boca, rematando con las estatuas de Colón y Hernán Cortés o Pizarro, y algunos accesorios que completasen la alegoría del Plus-ultra», a part de fonts monumentals variades «dedicadas a nuestros célebres marinos Doria, Marquet, Jofre, Gravina [...]».

La transformació del port també hauria de possibilitar l'eixamplament de la ciutat, ja que proposava una nova església a les hortes de Sant Beltran i sobre el nou moll projectat, «fundados en que en la vertiente oriental de Montjuich, es en donde conceptuamos mas posible, la erección de otro arrabal». No es tractava, però, de l'única possibilitat: Garriga aprofitava aquest projecte per exigir un cop més l'eixample de la ciutat.²⁶

El projecte del port de 1853 definia ja les línies principals de l'actuació de Garriga, que delimitarien la discussió de la transformació barcelonina. En primer lloc, la millora del port mateix –prioritat màxima– i la reivindicació de les reformes i de l'eixample, dirigides sempre a aconseguir la monumentalització, que Garriga centraria sempre a privilegiar alguns llocs concrets de la ciutat, tal com hem assenyalat en parlar del solar del convent dels franciscans. La bona relació entre la ciutat, el port i la Barceloneta a través de la qualificació arquitectònica de la

25. *Ibidem*

26. Aprofitava per mostrar la seva disconformitat amb el projecte «que llama la atención hoy día de prolongar hacia Atarazanas las dos islas de casas, cuyas testeras en la Plaza Palacio, son propiedad de los Srs. Xifré y Cuyás». GARRIGA, *Memoria sobre el Puerto...*, op. cit., p. 50.

muralla de mar seria una preocupació constant de Garriga, que s'iniciava amb aquesta proposta i culminaria amb els seus projectes de bulevards i de reforma de la ciutat i d'aquell barri marítim. Garriga no deixaria mai de pensar les seves propostes en termes de programació en el temps de les inversions, definint plans realitzables «progressivament», tal com també hem pogut veure aquí.

L'any 1854, Garriga tornà a presentar un nou projecte –era insistent– que només es diferenciava del de 1853 en petits detalls pel que feia a les obres prioritàries.²⁷ Aquest cop no es tractava de promoure cap discussió per aconseguir la convocatòria d'un concurs, sinó d'optar a la concessió de les obres, acompanyant una proposta de condicions econòmiques feta al Govern per un promotor particular. En aquell moment hi havia una gran efervescència entorn de la qüestió del port. El Govern, a través del ministre de Marina marquès de Molins, havia anunciat al Congrés el seu interès per la qüestió²⁸ i es presentaven propostes d'empresaris per realitzar les obres per concessió –«distinguiéndose entre ellos por su actividad y celo la de los SS. Girona y Clavé, que no es menos digna de elogio por haberse valido al efecto de un ingeniero de país extraño»–,²⁹ acompanyades dels corresponents projectes. Per això, Garriga tingué molt d'interès a fer constar que el projecte que presentava aleshores (21 de gener de 1854), ja l'havia redactat el 1851, a pesar que el del 1854 introduïa noves propostes, de manera que si les obres per tancar el port eren molt similars a les del projecte anterior, en canvi hi afegia unes futures ampliacions en els terrenys de la Ciutadella i una proposta per al tractament de les hortes de Sant Beltran.

Aturem-nos ara en una correspondència a l'entorn de la tramitació d'aquest projecte en què apareixen persones significatives que potser ajudaran a escatir la mena de contactes polítics que tenia Garriga:³⁰ el principal competidor del projecte de Garriga era el de Soler i Glòria a partir del moment que havia estat aprovat per les Corts constituents, tal com feia saber Jacint Barrau des de Madrid en una carta del 27 d'abril de 1855. Posteriorment als fets del juliol de 1854, Garriga s'havia preocupat de buscar suports per al seu projecte, i ho féu a base d'escriure als diputats Laureà de Figuerola, Degollada, Francès Camprodon, Ribot i el mateix Jacint Barrau, tots ells prohoms del liberalisme radical³¹ que, en

27. Vegeu GARRIGA I ROCA, *Proyecto de conclusión y mejora del Puerto Militar y mercantil de Barcelona presentado al Gobierno de S.M. por D. Miguel Garriga y Roca. Arquitecto de la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando*, Barcelona, 1854. Garriga demostra una atenció especial per la navegació i l'anàlisi acurada de la formació del banc de sorra que colgava el port. Per això acompanyà el nou projecte amb informes de la comissió de mariners de Barcelona, i de l'Ajuntament i Gremi de Marina del Masnou.

28. Ho explica GARRIGA, *Proyecto de conclusión y mejora del Puerto...*, op. cit., p. 5.

29. GARRIGA, *Proyecto de conclusión y mejora del Puerto...*, op. cit., p. 21 i 22.

30. Vegeu IMH Caixa d'Obreria C-XIV-145 de la Junta del Port.

31. Vegeu dins la caixa citada en la nota anterior les cartes del 10, 11, 12, 16 i 29 de març de 1855.

Molts d'ells eren antics col·laboradors d'*El Propagador de la Libertad* i amb intensa participació en els moviments del 1836 o en l'intent d'enderroc de la muralla del 1843. Alguns havien hagut d'exiliar-se els primers anys de la dècada moderada.

les Corts del 1854-1856, estaven en situació de poder decidir sobre la qüestió del port.

El projecte de Garriga fou presentat amb una proposta de l'empresa Caralt, Matheu y Segarra que només incloïa les obres d'immediata necessitat.³² Però Garriga envià els dos projectes sencers que hem comentat (1852 i 1854) a Jacint Barrau perquè els fes arribar a la Junta Consultiva.³³ A la vista de la corresponència, Garriga tractava Barrau com a amic i sembla que ho era més de Ribot que de Figuerola. A Degollada no el devia conèixer o no li devia tenir prou confiança i per això qui li escrivia era el seu cunyat, Josep de Caralt, que sí que demostrava tenir-hi una relació d'amistat i que en una carta li recomanava que no es deixés seduir pels projectes grandiosos i que

Tampoco debéis perder de vista que el derribo de las murallas ha variado o modificado en gran parte las condiciones de Barcelona, y que aun cuando la entrada y abrigo del puerto siempre habrá de estudiarse del mismo modo, con todo si esa diputación cree que hemos de entrar en la senda de lo útil y de lo grande tal vez quedaría llenado su deseo, si el gobierno invitase á los facultativos a presentar planos dentro un tiempo dado a fin de preferir el que llenase mejor las condiciones del programa que debiera publicarse al efecto [...]³⁴

El cunyat de Garriga es referia, sens dubte, al projecte de Soler i insistia en la idea d'assegurar en primera instància el tancament del port, convençut de la superioritat del seu patrocinat en aquesta aspecte. Malgrat aquestes gestions, el 27 d'abril de 1855 Laureà de Figuerola escrivia a Garriga per dir-li: «practiqué algunas diligencias; mas luego me dijeron que eran inútiles, porque iba a publicarse el proyecto aprobado por el Gobierno. Así se ha verificado».

El projecte aprovat per les Corts constituents l'any 1855 era el de Francesc Soler i Glòria, que dissenyava dos ports separats, un de militar i un de mercant, i un avantport amb els dos sectors corresponents. La dàrsena destinada a usos comercials es pretenia excavar en els terrenys de les hortes de Sant Beltran. Aquesta

Abans d'aquesta correspondència amb Madrid, Garriga havia escrit al senyor Antoni Brusi, propietari del *Diari de Barcelona*, perquè publicés una notícia sobre els seus projectes de port «conforme lo han indicado al Sr. Espeso los Sres. Regidores Rovira y Planas [...]» (19 d'agost de 1854) i en particular un oferiment que havia fet a la Junta Consultiva i que diu que s'havia publicat a *El Barcelonés*, núm. 222. *El Diario de Barcelona* havia publicat un comentari d'un altre projecte en el seu núm. 114.

32. Vegeu la còpia de la proposició a IMH Obreria C-XIV-145 en un plec rel·ligat amb el projecte simplificat de Garriga de títol «Otro proyecto de Garriga».

33. La carta és de 29 de març de 1855 «al doble objeto de que V. se tome la molestia de entregarlos al Sr. Dagollada para que lleguen á manos de dicha Junta Consultiva y Sr. Lujan».

34. En aquesta mateixa carta li diu: «Parece que vuelve a agitarse la cuestión del puerto de esta Ciudad; mi cuñado D. Miguel Garriga y Roca me ha dicho que no solo D. Mariano Borrell, sino también el Sr. Safont escriben al Sr. Camprodon para evitar, si es posible que se resuelva precipitadamente una cuestión de tanta importancia y vitalidad, uno mis ruegos a los de aquellos s.s. para que contribuyáis al objeto apetecido.»

situació, al costat del Raval, que era el barri més industrial de la ciutat, hauria de permetre la connexió del port amb tot el territori mitjançant el ferrocarril, tal com destacava la memòria. El moll de la Barceloneta quedaria incorporat a la dàrsena militar «desentendiéndose en todo punto de los intereses creados», com criticava Garriga, que també considerava excessivament cara l'excavació de les hortes de Sant Beltran. El seu projecte, en canvi, no separava el port militar del civil, i només assignava un petit sector, entre la caserna de les Drassanes i la muntanya de Montjuïc, a usos militars. D'aquesta manera el port civil continuaria estant entre la Barceloneta i la ciutat. També preveia l'ampliació cap a llevant, entre la Ciutadella i la Barceloneta, amb una nova sortida al mar que permetia la renovació de l'aigua i deixava oberta la possibilitat d'ampliar el port cap a llevant —en els terrenys de la Ciutadella— donant el màxim front portuari a la futura ciutat, possibilitat simètrica a la de Soler que aniria perfilant en els seus projectes posteriors.

La proposta de Soler i Glòria significava una revolució en l'estructura urbana sedimentada a Barcelona al llarg dels darrers segles. Com a enginyer atent al desenvolupament industrial, potser considerava que els interessos creats que importaven eren els industrials del Raval i Sants, mentre que la marina de guerra s'havia de considerar un ornament del passeig de la muralla, lloc elegant de Barcelona.³⁵ En canvi, la participació de Garriga en la batalla municipal per l'enderroc de les muralles i la impugnació del caràcter de plaça forta de Barcelona, explicarien la poca importància que atorgava a les instal·lacions militars del port i el seu convenciment que la Ciutadella s'enderrocaria aviat. D'altra banda, els interessos creats més respectables eren, per ell, els comercials i el moll de la Barceloneta —que es comunicava amb el centre de la ciutat només travessant el portal de Mar—, que contenia tots els magatzems i ràfecs existents a les vores al port.

D'altra banda, el projecte de Soler i Glòria plantejava per primer cop una de les qüestions més decisives i polèmiques dels anys immediats: el traçat del ferrocarril amb relació a la transformació de la ciutat de Barcelona i, més específicament, l'intercanvi modal entre el tren i el transport marítim, que la condicionaria. Així ho devia entendre Garriga, que s'apressà a proposar una branca que connectés els ferrocarrils de Mataró i de Granollers fins al moll nou del nord-est, on també feia arribar el de Vilafranca, amb l'argument addicional de protegir la Barceloneta del mar. Es tracta d'un dilema que continuaria en els plans d'exemple: el port, que havia d'estar ben connectat amb la nova xarxa de trens, s'havia de situar, alhora, a Barcelona, i per tant, entre Montjuïc i la

35. Els vaixells eren encara de vela, i per tant, d'un tonatge molt limitat, i tot i que des de l'any 1850 funcionava el primer remolcador de vapor del port de Barcelona, ningú podia preveure encara que el port es convertís en una cosa «bruta» que calia expulsar del centre de la ciutat. (Vegeu Josep KONVITZ, «Les villes portuaires de 1780 à nos jours...», URBI, núm. 6, p. 105-117.) D'altra banda, tot i que el 1844 s'havia considerat acabat el moll nou, i ara deu anys després s'havia d'eixamplar, encara no s'albirava el port en el procés constant de creixement i hom creia que aquesta ampliació era la definitiva. (Vegeu René BOURREY, *Les bassins et la digue du large*, Marsella, 1978; i també Joan ALEMANY, *El Port de Barcelona. Història i actualitat*, Barcelona, 1984.)

Barceloneta. O bé es forçava la seva construcció a les hortes de Sant Beltran, o bé enfront de la muralla de mar —passeig burgès per excel·lència— i del centre comercial del pla de Palau, on feien cap les principals línies de tren.

Fins a quin punt és lícit atribuir a Garriga i a Soler un concepte de l'estructura urbana i de la centralitat és, en part, l'objecte d'aquest treball. Haurem d'esperar a veure els respectius plans de transformació de la ciutat per donar resposta a aquest interrogant. El que és clar és que la distribució del port condicionava, als ulls dels tècnics de l'època, el futur desenvolupament de la ciutat, la seva forma. I per forma s'ha d'entendre estructura urbana.

Encara era més explícit, en les memòries d'ambdós, que els índex de creixement del port depenien dels de la ciutat en termes quantitatius, ja que, a diferència d'altres casos com el de Marsella, que es basava en un rerepaís estructurat i productiu, Barcelona només comptaria amb la capacitat de la ciutat com a generadora de tràfics portuaris. Per això en el mateix any 1854, a la documentació que envià al Govern i als parlamentaris Garriga hi afegí un dibuix sense memòria però amb una llegenda molt precisa i extensa titulada «Proyecto de Ensanche de la ciudad y conclusión del puerto de Barcelona» que s'ha de considerar el primer pla d'eixample il·limitat de Barcelona i, simultàniament, un antecedent del plànol dels bulevards.

Pel que fa al port, hi complementava el seu projecte de l'any 1853-54 amb un dibuix molt acurat d'una «línea de dársenas y canal de desagüe para su renuevo» a les hortes de Sant Beltran, que recollia, en certa manera, la proposta del seu rival, que havia criticat en el projecte anterior. Es tracta de tres petites dàrsenes amb instal·lacions industrials i portuàries enllaçades per un canal. Aquest canal, molt ben alimentat per aigua transvasada d'altres conques catalanes, era una proposta desgavellada,³⁶ que pretenia solucionar els problemes higiènics que es derivarien de l'aigua estancada al costat del Raval i l'alt cost del projecte de Soler, que era el que Garriga criticava. Aquesta manera de recollir, donant-los la volta, els arguments de l'adversari, fou típica de l'actuació de Garriga, disposat sempre a trobar solucions de síntesi dinàmica. De totes maneres insistia en la seva idea de la dàrsena a la Ciutadella —«donde es fácil el renuevo de aguas, ya por su comunicación con el mar, como por la estructura de aquel terreno arenoso [...]»—, i si la destinava als militars, era sens dubte perquè l'enderroc de les muralles s'havia fet amb la condició de mantenir de moment la Ciutadella i encara no s'havia decidit si Barcelona deixaria de ser plaça forta.

Allò que és transcendental d'aquest projecte és el fet de ser el primer plànol d'eixample il·limitat dibuixat per a Barcelona. Es tracta efectivament d'un eixample il·limitat perquè el seu disseny tenia una clara intenció centrífuga, tot i que

36. «Canal, que recogiendo y aprovechando las aguas sobrantes, ó posibles, en los afluentes de alguno ó mas puntos de los rios Llobregat, Noya, Ripollet, Ter, Congost y Besós en Manresa, Monistrol, Martorell, norte de Sarriá, Moncada, Granollers, Vich, etc. viniera á cambiar la fisonomia de la provincia, dar vida a la agricultura, motor a la fabricación, navegación al interior, renuevo a los establecimientos marítimos y delicia a sus moradores.»



FIGURA 15. M. Garriga i Roca, «Plano del Puerto y Rada de la Ciudad de Barcelona», 1852.



FIGURA 16. M. Garriga i Roca, «Proyecto de Ensanche de la Ciudad y conclusión del Puerto de Barcelona».

només s'hi prefigurava l'àmbit que corresponia als terrenys de les muralles, en definir els carrers i places a partir dels quals la ciutat llançaria els eixos d'urbanització del seu eixamplament successiu.

L'element més característic d'aquest traçat era la manera d'obrir-se cap a Gràcia amb una plaça. La seva definició geomètrica, referida a emergències topogràfiques significatives, era d'una gran precisió: es tractava d'un semicercle situat al capdamunt de la Rambla «cuyo radio procede de la prolongación curvilínea de la plaza de Santa Ana y su centro del punto donde se cruzan el eje de la carretera de Sarrià con el de la Rambla». La base del semicercle era una avinguda —«prolongación de la carretera general de Madrid»— que regularitzaria la part alta de la ciutat, escapçant els barris de Vallldonzella i de Jonqueres. La directriu d'aquesta avinguda prenia com a referències el baluard del Portal Nou i el «turonet dels Molins», prop de la Creu Coberta, que s'enllaçaven amb una recta i on es situaven sengles places rodones. Circumscriuint tot aquest conjunt i la ciutat mateixa quedava el bulevard «prolongación del paseo de San Juan aprovechando el glacis de las murallas y circumvalando la antigua ciudad, a imitación de los Boulevards de París». L'altre punt crucial de la proposta era al capdell de la Rambla i enfront del port: era el conjunt de les places de la Pau i de Medinaceli, que incloïa el Palau de Cristall i la Duana en una albereda sobre l'embarcador. En aquest lloc, recordem-ho, havia d'anar a parar un eix des de la plaça Reial.

El dibuix plantejava algun problema. Especialment, el del passeig de Gràcia, que es torçava per fer-lo confluïr al centre de la gran plaça semicircular. Garriga ho solucionaria més endavant, l'any 1859, canviant la forma de la plaça per la d'hipòdrom amb dos centres, i Molina ho faria desplaçant el centre a la intersecció d'aquell passeig amb la Rambla. L'altre problema havia de ser per a Garriga el poc paper del pla de Palau com a distribuïdor, però això no ho solucionaria fins l'any 1857 amb la proposta d'eix de reforma.

Podem considerar la variant de la carretera de Madrid a França com un antecedent de la Gran Via, suggeriment que Cerdà recolliria junt amb les tres places estel·lars de confluència d'eixos que Garriga hi emplaçava, però amb el desplaçament de Molina. Amb el temps la plaça central esdevindria la de Catalunya i les altres dues correspondrien aproximadament a la plaça d'Espanya i l'Arc del Triomf. De la mateixa manera, també es poden considerar els dos bulevards laterals com a antecedents del Paral·lel i la Meridiana de Cerdà.

Amb aquest plànol Garriga continuava concretant les propostes que desenvoluparia en els següents setze anys si n'exceptuem la reforma de la ciutat, que no dibuixava ni citava. En primer lloc, el port, ja ho hem vist; també els bulevards, que tenien el caràcter de riba de les dàrsenes de Sant Beltran pel costat de ponent de la ciutat i que per llevant incorporaven el passeig de Sant Joan amb la seva perllongació en el passeig Nacional de la Barceloneta, desplaçant l'estació del tren de Granollers a la sortida del carrer de Princesa en una situació pròxima a la que ocuparia després l'estació del Nord. El moll de la muralla de mar i la seva solució a dos nivells també seria una constant de les seves propostes posteriors,

com també ho serà la plaça de Catalunya al capdamunt de la Rambla com a lloc d'irradiació de centralitat.

En el seu *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, publicat l'any 1848, Madoz proposava una sèrie d'obres públiques per millorar els accessos a Barcelona. En particular considerava important la rectificació de la desembocadura del riu Llobregat per evitar l'ensorrament del port de Barcelona (fenomen que s'atribuïa a les aportacions del riu), la construcció d'un pont sobre el riu Besòs que havia de tenir un paper simètric al de Molins de Rei i, per fi, la «Conclusión y conservación del puerto», que consistia a avançar en el projecte del general Castaños, interromput el 1836, relacionant-lo amb l'enderroc de la muralla de mar per fer un moll continu amb els corresponents edificis. Aquesta obra hauria de permetre «dar salida a él por todos los puntos y calles que lo permitiesen, adquiriendo el comercio con esta sola medida, una latitud, animación y desembarazo extraordinarios».³⁷ Si bé no fa cap previsió per a la reforma de l'interior del centre urbà, és evident que Madoz interrelacionava la millora tècnica del port i la transformació i millora de la ciutat. Com un dels majors defensors del projecte industrialista català que era, reivindicava l'eixample de Barcelona «por medio del completo derribo de sus murallas», fent referència a l'escrit de Monlau i en particular a l'opinió sobre l'interès general d'Espanya en l'eixample de Barcelona, en fer seves «todas las razones que militan a favor de una proposición de inmensa utilidad y trascendencia para Barcelona y aun para todo el reino», i en subratllar que «ningún peligro que de llevarse a efecto debe temer el Gobierno». Madoz també feia seus els projectes de portar aigua del Llobregat i del Ter per regar, per moure les màquines («ahorrando así el cuantiosísimo consumo de carbón de piedra») i per a la neteja i consum de la població.³⁸

L'any 1854 és cabdal per a la ciutat de Barcelona. Tot just acabat d'obrir i inaugurat el carrer de Princesa (19 de novembre de 1853), el nou any portarà la «revolució» i amb ella l'enderroc de les muralles de terra, responnent a l'expectativa de l'eixamplament de la ciutat. Si la muralla de mar encara haurà d'esperar temps abans no s'enderroqui, en canvi els projectes d'eixamplament del port seran ja una realitat en aquest any. L'any també portarà un esdeveniment trist que potenciarà, però, la transformació urbana: l'epidèmia del còlera.

37. A part del projecte de Castaños, en ressenya un altre del pilot senyor José Grau, que proposa la formació d'una «isleta», seguint la idea anterior de l'enginyer hidràulic senyor Smith de 1806, en què va participar Massanés, i que és interessant com a antecedent del de Garriga. Vegeu MADOZ, *op. cit.*, p. 28.

38. Les altres millores proposades per Madoz també són característiques de la transformació urbana de Barcelona en una capital moderna, però no estan tan directament relacionades amb l'estructura física. Són: l'augment d'escoles gratuïtes d'instrucció primària; l'establiment de dues càtedres que complementin les ja establertes per la Junta de Comerç, una de Mecànica Pràctica i una altra de Geometria Descriptiva, per als artesans que es dediquen a la construcció de màquines com a mitjà d'evitar la dependència estrangera en aquest aspecte; l'obertura d'una casa de correcció per a delictes lleus i particularment de dones; el trasllat del manicomi de l'hospital fora muralles i prop de Collserola; i per fi, la realització del projecte ja comentat de Massanés per a la travessera.

En parlar de la Junta de Carreteres, ja veurem les contradiccions entre els industrials i els comerciants de la capital, i entre aquests i els representants de la Catalunya agrària. Mentrestant, quant als trens és simptomàtic el fet que Pascual Madoz va haver de defensar un cop més aquesta capitalitat al Congrés dels Diputats l'abril de 1861:

¿Tendría Gerona [...] la satisfacción de inaugurar un camino de hierro que la lleve a Barcelona sin los capitales barceloneses? ¿Sabe S.S. cuántas acciones tiene la provincia de Gerona en los dos caminos de Granollers i Mataró? Yo si lo sé; no llega, señores, a un millón de reales; [...] ¿Tendría camino de hierro Manresa sin el capital barcelonés? ¿Tendría la provincia de Lérida el canal de Urgel sin el capital barcelonés? ¿Tendría comunicación con Zaragoza por el camino de hierro sin el capital barcelonés? ¿Nos uniríamos desde Barcelona a Tarragona sin el capital barcelonés? Barcelona, señores, no es egoísta; Barcelona compromete su fortuna para establecer esos medios de comunicación y estender así los elementos de riqueza [...]³⁹

Aquest capital havia confluït a Barcelona des dels anys trenta fugint de la inestabilitat provocada per les partides carlistes. Però aquest mateix fet fou el que provocà no tan sols la concentració de capital, sinó de l'activitat econòmica en general, i en particular de la industrial, als voltants més immediats de la ciutat i al seu interior.

39. *Diario de Sesiones de Cortes...*, legislatura de 1860 (de 25 de maig de 1860 a 28 de setembre de 1861), Madrid, 1884, p. 3827-3839, num. 138 (18 d'abril de 1861). Citat per Pere PASCUAL, «Ferrocarils i Industrialització a Catalunya», *Recerques*, núm. 17 (1985), p. 50.

6. LES PRIMERES BASES PÚBLIQUES PER A L'EIXAMPLE. ARTICULACIÓ DEL MARC FÍSIC O REFUNDACIÓ URBANA (1854-1855)

6.1. L'EIXAMPLE, UN PROJECTE COL·LECTIU

Quan Pascual Madoz arribà a Barcelona, per fer-se càrrec del Govern Civil, portava la reial ordre d'enderroc de les muralles que miraven a terra, reclamada pels barcelonins des de feia més de vint anys. Arribava en plena epidèmia de còlera, i un cop controlada, l'esmentada reial ordre era un avantatge polític de primer ordre. El següent governador civil, Ciril Franquet, encarregà, mentre s'enderrocaven les muralles, els plànols topogràfics dels afores a l'enginyer Ildefons Cerdà, i els de l'interior de la ciutat, a l'Ajuntament. La qüestió del creixement de la ciutat prenia a partir d'aquell moment una dimensió més realista i viva. Però també més polèmica, sobretot per dirimir el destí i propietat dels terrenys de les muralles.

L'eixample i la transformació de Barcelona aglutinaren els esforços del bo i millor de la intel·lectualitat barcelonina, que participà –individualment o a través de diverses corporacions– en la definició de les bases del concurs d'eixample i en la redacció dels projectes, en el que fou un neguit col·lectiu de grans dimensions. La polèmica tingué una sèrie de facetes i matisos riquíssima que permet constatar l'enfrontament d'interessos entre els financers, els industrials i els diferents grups de propietaris –els de cases de l'interior i els del sòl dels voltants de la ciutat–, i també el posicionament de les administracions, que, tot canviant de partit, lluitaven per obtenir quotes de protagonisme. El pes d'un grup o un altre dins l'Ajuntament variava, com també variava en cada episodi el pes de l'Ajuntament mateix o el dels diferents ministeris del Govern. Tot aquest moviment demostra com n'és de complicat concretar una idea de ciutat, o potser com n'és d'impossible pensar una ciutat coherent com voldrien els arquitectes, i sobretot l'enginyer Cerdà.

Les idees sobre el paper de Barcelona dins dels projectes de modernització de les estructures econòmiques també varen anar variant, en paral·lel a les alternatives tècniques d'ordenació de l'espai en un moment decisiu que s'ha anomenat «naixement de la urbanística municipal a Barcelona», que per les seves especials circumstàncies

tàncies, sobrepassa l'àmbit municipal i també el regional per convertir-se en un episodi remarcable del naixement de la teoria urbanística en general.

L'actuació dels professionals –arquitectes i enginyers– tingué el seu propi nivell d'autonomia, i, lògicament, el que feren al llarg del procés fou buscar aliats entre aquells diferents sectors o bé intentar neutralitzar els arguments que s'oposaven a la realització dels seus projectes.

La presència de l'arquitecte Miquel Garriga i de l'enginyer Ildefons Cerdà –que, en contra del que s'ha dit sovint, va participar en el debat des del primer moment– fou continuada i decisiva en tot el procés, i la seva relació va ser sovint conflictiva. El paper de Cerdà és inqüestionable i ha estat objecte de glossa reiterada que en algun cas li ha arribat a atribuir motivacions socialitzants. Si l'ideari de Cerdà en el context català estricte era heterodox, Garriga en canvi és ben ortodox. Viu en la pròpia carn totes les contradiccions del projecte industrialista de la burgesia catalana. Precisament aquesta ortodòxia de Garriga el converteix en un personatge idoni per seguir les fluctuacions que va tenir el projecte de transformació urbana a Barcelona.

Es fa difícil establir ordre en una discussió a tantes bandes; per això ha semblat prudent d'explicar els principals documents, en la seva successió cronològica, dividint l'explicació en apartats que corresponen als documents més decisius i intercalant altres referències quan ha convingut.¹

1. Relació cronològica i d'autors dels principals documents preliminars a les bases per a l'eixample:

- 15-12-1854 *Dictamen sobre el nuevo ensanche de Barcelona... para ser discutido por la Sociedad Económica de amigos del país.* Josep Bertran i Ros, Josep Oriol i Mestres, Joan Illas i Vidal, Pau Valls (secretari).
- 25-3-1855 *Reflexiones acerca del decretado ensanche de Barcelona y el proyectado ferrocarril de Sarrià.* Uns propietaris dels afores.
- 21-5-1855 *Exposición reclamando la propiedad de los terrenos que ocupaban las murallas.* L'Ajuntament, Antoni Viaderna i trenta-tres persones més entre les que hi ha: Caietà Almirall, Ildefons Cerdà, Robert Santaló, Josep de Jesús Puig.
- 15-12-1855 *Memoria que la comisión elegida entre los representantes de las Corporaciones de Barcelona reunida en presencia del Exmo. Sr. Gobernador civil de la provincia ha presentado proponiendo las bases que en su concepto debieran adoptarse para el ensanche de esta ciudad.* Caietà Almirall, Joan Magoz, Elies Rogent, Manuel Duran i Bas, Pau M. Tintorer.
- 16-12-1855 *Ensanche de la ciudad de Barcelona. Memoria descriptiva de los trabajos facultativos y estudios estadísticos hechos de orden del gobierno y consideraciones que se han tenido presentes en la formación del Anteproyecto para el emplazamiento y distribución del nuevo caserío.* Ildefons Cerdà.
- ?-3-1857 *Bases para la constitución de una sociedad.* Ensanche y Mejora de Barcelona.
- 20-4-1857 *Proyecto para el ensanche.* Gaspar Roig, germans Girona, Pedro Collaso y Gil, Robert Santaló, J. Puig i cosins, Miquel Martorell, Antoni Gussi, Jeroni Juncadella, Joan Fontanillas, Sebastià Abally, Antoni Zulueta.
- 1-12-1857 *Memoria descriptiva del Anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Barcelona.* Miquel Garriga i Roca.
- 1-12-1857 *Explicación del Anteproyecto de Ensanche de la ciudad de Barcelona aprobado por el Exmo. Ayuntamiento de la misma con acuerdo del 6 de Abril de 1858.* Miquel Garriga i Roca.

El *Dictamen sobre el nuevo ensanche de Barcelona... para ser discutido por la Sociedad Económica de Amigos del País* (15 de desembre de 1854)² és el primer text col·lectiu que es coneix referit al projecte d'eixample. En realitat el document és molt primari, però pot servir per mesurar els progressos que experimentà la discussió.

Es tractava d'una proposta d'edificis públics que s'havien de situar a l'eixample amb l'objectiu de posar «en armonía los intereses y necesidades públicas, con la utilidad privada», que incloïa tots els que normalment apareixen en els tractats arquitectònics neoclàssics,³ però sense especificar-ne la localització, ja que podien estar indistintament a l'eixample o a la ciutat. Només en parlar de les parròquies s'exposaven uns criteris de distribució homògena i això perquè era l'únic equipament suficientment normalitzat a l'època.⁴

31-1-1859 *Memoria acerca las ventajas de llevar desde luego a efecto el Ensanche de Barcelona por la parte de Gracia*. Manuel Gibert, Francesc Vallés, Carles Fortuny, Bernardo de las Casas, Francesc Bellsollé.

23-2-1859 *Oficio que el Exmo. Ayuntamiento remitió a la Comisión consultiva en 23 de febrero último fijando los objetos sobre los que debían recaer sus discusiones*. Ajuntament.

14-4-1859 *Resoluciones de la comisión consultiva de Ensanche*. Joan Agell (Universitat); Antoni Barran (Junta de Comerç); Antoni de Bofarull (Acadèmia Bones Lletres); Manuel de Bofarull, Joaquim Bonet i Vinyals (Escola de Nàutica); Víctor Balaguer, Ramon de Casanova (Junta d'Agricultura); Manuel Duran i Bas (Societat Econòmica d'Amics del País); Ramón Ferrer i Garcés (Junta Provincial de Sanitat); Josep Ferrer i Vidal (Junta de Fàbricas); comte de Fonollar (Institut Agrícola Català de Sant Isidre); Marià Flotats (*El Telégrafo*); Roman de Lecunza (*La Corona*); Joan Magoz (Academia de Medicina); Joan Mañé i Flaquer; Pau Milà i Fontanals (Comissió de Monuments); Antoni Rave (Acadèmia de Ciències Naturals); Manuel Rimont (*El Diario de Barcelona*); Elies Rogent (Acadèmia de Belles Arts); Pompeu Sena (Diputació); Pere Sirerol (Junta Municipal de Sanitat); Estanislau Reynals i Rabasa (Acadèmia de Jurisprudència).

15-4-1859 *Bases del concurs d'Eixample*. José Santamaría (alcalde corregidor presidente de l'Ajuntament).

2. *Dictamen sobre el nuevo ensanche de Barcelona, redactado por, D. Pablo Valls... para ser discutido en la Sociedad Económica de Amigos del País*, Barcelona, 1855. Reproduït per Fabià Estapé, en l'annex documental, dins Ildelfons CERDÀ, *Teoría general de la urbanización...*, tom III, Esplugues de Llobregat, 1971.

3. P. ex.: «Grande Archivo que contenga todos los expedientes y papeles de la Diputación provincial, de la Gobernación Civil i militar, de la Hacienda pública en ambos ramos, todos los procesos y papeles de la administración de justicia en los tribunales superior, é inferiores ordinarios y privilegiados, los registros de Hipotecas y los protocolos de los Notarios, colocándolos con debida separación, en el mejor orden [...]» (*Dictamen [...] Sociedad Económica de Amigos del País*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 323). S'allarga després en demostrar la necessitat de cada un d'aquells arxius.

Afegeix que «el espíritu religioso [...] hermanado con el de libertad y el de progreso» crearà obres útils més que «inimitables y estériles obras de Arte». Si bé, segons la societat, encara no és l'hora de proposar l'ordre arquitectònic dels edificis, la seva construcció atraurà a l'antiga capital del Principat «las visitas de los curiosos». Josep Oriol Mestres formava part de la comissió redactora; sens dubte fou el responsable que recollís l'esperit dels tractats neoclàssics.

4. «[...] que se deje en el lugar del Ensanche el terreno necesario para la erección de las Iglesias parroquiales y casas rectorales que sean menester. Mas como en los canones y en las leyes se prescribe: que las parroquias se situen en el parage más comodo para los feligreses, y que sean tan

La falta de localització no ha d'estranyar, ja que si bé el document reclama-va un «gran eixample», no pensava en un creixement il·limitat, com ho proven les consideracions que feia sobre la necessitat de preveure burots: «la seguridad de la población hará siempre necesarias la construcción de fielatos en las entradas de la misma». Les implicacions estructurals d'un creixement d'aquesta mena eren molt poc importants.

La Societat d'Amics del País no parlava d'obriers, però intentava resoldre el problema d'habitatge dels «pobres» amb la beneficència, proporcionant-los cases còmodes i barates —«como premio de su honradez»—, on trobés allotjament «esa pobreza modelo [sic], que ejerce en grado heróico la virtud de la fortaleza contra las adversidades de la fortuna». Al primer document fet a la ciutat amb perspectives reals d'eixamplament es retorna als temes de preocupació de la dècada anterior, que l'únic que han fet ha estat agreujar-se.

A la fi d'aquest dictamen hi ha una llista de nou observacions que és el primer embrió que coneixem de bases per a l'eixample, la primera de les quals es refereix a la vialitat en exigir grans places i vies de comunicació per dividir la ciutat, «a las cuales vayan a parar las calles transversales, que habrán de ser muy espaciosas». La segona i la tercera observacions parlen dels porxos i de l'arbrat de manera semblant a la dels tractats de Patte o Milizia. Les següents aborden qüestions higièniques, també transcendents per a la futura estructura urbana. La quarta parla de les dimensions de les illes, que suposa rectangulars i d'uns vuitanta metres d'ample (400 pams), «que edificándose a la profundidad de 150 o 200 palmos, quede aún espacio para patios o jardines». A la cinquena observació es proposa una zona especial per a la indústria molesta, i a la sisena es parla de com regular l'alçada i el mínim de volum d'aire de cada casa. Totes les altres observacions parlen dels serveis (clavagueres, aigua, gas, etc.), que seran un tema constant de preocupació en el qual no entrarem en aquest treball.

El principal objectiu del document era advertir dels mals resultats del Raval, i per tal d'aconseguir un nou eixample ben equipat, més habitable i generós en espais i edificis públics, dedicava el final a explicar la necessitat d'una inversió pública en aquest sentit, que proposava cobrir amb la venda dels terrenys de les muralles. En conseqüència, intentava convèncer l'Estat d'una banda, i els propietaris de la zona exterior a les muralles de l'altra, que aquest era també el seu interès.⁵

capaces que quepan todos en ella, por esto convendrá que al designar dicho local se forme la rodalía de la feligresía, teniendo presente que estando calificadas de primera clase las Rectorías de las capitales, será muy conveniente que dicha rodalía coja el mayor número de vecinos que permite la ley de dotación del clero» (*ibidem*).

Els altres equipaments locals de barri només es diferenciaven dels generals en el fet que uns s'escriuen en plural i els altres en singular.

5. El rebuig per com s'ha fet el Raval és una constant de molts documents de l'època i en particular dels signats per Garriga i Roca, que es queixa de l'estretor dels carrers i de la seva falta de continuïtat. En aquest cas la queixa és de la falta de previsions d'equipaments. En canvi el Raval es pot considerar un camp de proves pel que fa a la proporció i mida de les illes i a l'organització de l'edificació i de la compatibilitat indústria-residència.

El dictamen de la Societat d'Amics del País havia tingut cura de no fer cap concreció topològica referida a Barcelona i no conté cap suggeriment sobre la localització dels carrers ni de les illes de cases i encara menys prejutja res sobre la direcció del creixement. Però aquestes qüestions serien en realitat les més problemàtiques en el futur, perquè la Reial ordre de 24 d'agost de 1854, que havia autoritzat l'enderroc de les muralles «que miran a la parte de tierra», obligava a canviar idees molt arrelades en negar la possibilitat d'expansió des del centre del pla de Palau cap a llevant, pel simple fet de mantenir la Ciutadella i la seva àrea de seguretat, que continuarien barrant-la.

En realitat, des d'uns anys abans s'havia anat potenciant l'eix de la Rambla, on s'havia obert la porta d'Isabel II en enderrocar la vella universitat, i apuntava cap al passeig de Gràcia. Aquest s'havia consolidat com a lloc d'esbarjo, i amb l'estació de tren de Martorell i el gran creixement de Gràcia, definia un nou lloc privilegiat de futura centralitat al capdamunt de la Rambla.⁶ De manera que l'eixample s'havia de fer cap a Gràcia i Sants.

Per això, els propietaris de la zona amb més expectatives es mobilitzaren i el febrer de 1855 presentaren un projecte d'illes sobre els terrenys immediats al passeig de Gràcia, que justificaven com a embrió de futurs creixements, on deien:

Todo el mundo reconoce que la plaza que existe y que debe quedar entre la Rambla y el Paseo de Gracia ha pasado a ser el centro de la ciudad, desde el momento que se ha demolido la fortificación.⁷

Aquests mateixos propietaris s'oposaren enèrgicament al projecte del tren de Sarrià, que consideraven que devaluava els seus interessos.⁸ La reacció de l'Ajuntament fou la de reclamar la propietat de les muralles en una petició signada el 21 de maig de 1855 i reunir una comissió integrada per corporacions acadèmiques i per la

6. El 1847, «atíat per los propietaris de Gràcia», segons expressió de Carreres Candi, l'Ajuntament no havia dubtat a presentar al Govern un projecte de ciutat nova, que ocupava tota l'àrea que anava de Gràcia a Barcelona. És el projecte que Manuel TORRES reproduïx a *Inicis...*, op. cit., p. 188, i que fou presentat pel diputat Josep Manuel Planas i Compte. Vegeu nota 2330 de CARRERES CANDI, op. cit., p. 856.

El 1853, el Cos d'Enginyers havia fet un projecte de petit creixement «que en poc canviava l'anterior» de 1844. Vegeu M. TORRES, *Inicis...*, op. cit., p. 132; i CARRERES CANDI, op. cit., p. 858, que diu que aquest projecte unia Gràcia amb Barcelona equivocadament, i que fou replicat per l'Ajuntament amb un projecte de Francesc Daniel Molina que ajustava les directrius de la Rambla i el passeig de Gràcia.

En tots els documents enviats a Madrid els anys 1853 i 1854, que foren molts i signats per diputats, Junta de Comerç, Societat d'Amics del País, Junta de Fàbriques, etc., la idea del creixement cap al costat de terra es repeteix.

7. *Reflexiones [...] Ensanche de Barcelona y [...] ferrocarril de Sarriá*, ESTAPE, op. cit., p. 350. Encara que aquesta afirmació dels propietaris dels terrenys de l'Eixample fos del tot interessada, i exagerada, no deixa de ser explicativa d'un cert consens.

8. Vegeu *Reflexiones acerca del decretado ensanche de Barcelona y el proyectado ferrocarril de Sarriá*, Barcelona, 25 de març de 1855. Reproduït per ESTAPE, op. cit., p. 341-354. La polèmica continuaria en els anys següents.

representació del conjunt de propietaris. La irrupció en escena dels propietaris del passeig de Gràcia explica que el document elaborat per la comissió posés l'èmfasi en les qüestions relatives a la centralitat i en la direcció del creixement.

6.2. ORNAMENTACIÓ I COMODITAT. EL DICTAMEN DE LA COMISSIÓ DE LES CORPORACIONS

La memòria de la comissió de les corporacions «proponiendo las bases que en su concepto debieran adoptarse para el ensanche de esta ciudad»⁹ és ja un document complex i ric que, amb les modificacions corresponents, seria el de bases del concurs d'eixample quatre anys després.

La comissió estava formada per Caietà Almirall, Joan Magaz, Elies Rogent, Manuel Duran i Bas i Pau Maria Tintorer.¹⁰ Era una comissió de pes que acompanyà les bases amb una memòria que establí doctrina en les idees i mètodes de planejament a la Barcelona vuitcentista.

Aquesta memòria està signada el 28 de juny de 1855, només un dia abans que l'avantprojecte de Cerdà, amb el qual té moltes coincidències, massa per no pensar en relacions intenses entre els respectius autors. Però també hi ha discrepàncies. El document de Cerdà és més minuciós –ho és molt–, atès el seu caràcter de document «facultatiu», però alhora deixa de banda tota referència a la qüestió de la centralitat, que, en canvi, era la principal preocupació de la comissió. La higiene i la comoditat del veïnat eren objectius comuns en els dos documents, però la comissió es fixava també el de l'ornament públic, i el de disposar les institucions i establiments que la ciutat necessitava, en front de Cerdà, que es limitava a l'economia.

Amb la voluntat de fer l'eixample al més gran possible i d'evitar que es reconstruïssin les muralles, la comissió delimitava l'àmbit del pla com el comprès entre Barcelona i els pobles comarcans, amb uns límits que a les primeres fases vindria donat només per la disponibilitat d'aigua –que fixava, de manera aproximada, per a 500.000 persones– i, sobretot, amb les expectatives del port.¹¹

El creixement de Barcelona es produïa, segons la comissió, pel creixement de la seva indústria, i continuaria essent així en el futur, però aquesta constatació

9. *Memoria que la comisión elegida entre los representantes de las Corporaciones e Institutos de Barcelona reunida en presencia del Exmo. sr. Gobernador civil de la provincia ha presentado proponiendo las bases que en su concepto debieran adoptarse para el ensanche de esta ciudad*, Barcelona, 1855.

10. Ja he dit que Duran i Bas anava en representació de l'Econòmica d'Amics del País. Al seu torn, Joan Magaz representava l'Acadèmia de Medicina, i Elies Rogent, l'Acadèmia de Belles Arts. És plausible que totes haguessin fet dictàmens semblants als de la Sociedad Económica de Amigos del País.

11. «Así pues, el interés del porvenir que predomina en la base primera [que és la de l'àmbit del plànol], es hasta exclusivo también en la 17ª [que parla del port]» (*Memoria que la comisión [...] Corporaciones e Institutos [...] op. cit.*).

no semblava entusiasmar-los i, a la vista de les seves resolucions, pretenia diversificar l'oferta de la ciutat —«no podemos ser ingratos con este elemento de su riqueza, de su prosperidad, de su engrandecimiento, de su influencia social y política, de su poder».

Aquell caràcter de la ciutat obligava a fer previsions higièniques que incloïen des de l'amplada dels carrers —que fixaven en 24 metres per als de primer ordre i 12 per als de segon (120 pams i 60 pams)—, l'amplada dels passeigs, que hauria d'ésser encara més gran, l'edificabilitat de parcel·la, que definia per l'ocupació respectiva i l'alçària (50 % d'ocupació i PB + 1 pis i «guardilla»), i la de les illes (33 % d'ocupació), fins a la distribució d'equipaments dividits en locals («sujetos a la localidad») i generals, que al seu torn classificaven entre els que havien d'estar dins de la població i els que s'havien de desplaçar fora.

L'ornament públic exigiria la varietat per no convertir la regularitat en monotonia i l'existència d'un o dos carrers porticats, com també de carrers amb jardins, fossin davanters o laterals a les cases. Però és precisament en aquest apartat de la memòria on s'especifiquen aquells elements que haurien de configurar l'estructura central de la futura ciutat. Sobretot dos bulevards de circumval·lació —un entre la ciutat vella i la nova— o les places, en concret una gran plaça central.¹² També eren l'ornamentació i la utilitat les que aconsellaven la creació de jardins públics, que la base tretzena obligava a situar com a mínim als extrems dels carrers de Sant Pau i d'Ostallers.

Per fi la qüestió de la seguretat obligava a desplaçar els establiments perillosos als afores i a preveure la canalització dels torrents.¹³ D'altra banda es demanava un tren de circumval·lació per connectar totes les estacions amb el port, seguint l'exemple de París.

Les bases eren el resultat de molts debats de la comissió, que assegurava haver consultat molts plànols d'altres ciutats i que es veia amb cor de respondre a les previsible impugnacions dels especuladors —en particular les dels propietaris dels terrenys dels voltants del passeig de Gràcia—, cosa que feia amb arguments dels tractats neoclàssics.

La qüestió de les alçàries de l'edificació fou polèmica i l'única en què hi hagué un vot particular amb l'argument principal del greuge comparatiu amb la Barcelona vella, al qual es contraposà la voluntat general de viure en cases unifamiliars, la higiene i la pràctica dels suburbis del pla, i també la major ocupació del sòl, que eliminava greuges comparatius entre els mateixos propie-

12. «Como la que en la base 12ª se propone, conveniente también para evitar la irregularidad del empalme del paseo de la Rambla con el de Gracia, si este debe subsistir: conveniente así mismo, porque debería ser el punto de confluencia de la mayor parte de las calles que han de llevar la vida a todos los ángulos de la nueva ciudad, podría llegar a ser una de las primeras plazas monumentales de Europa, levantando en ella los principales edificios públicos, los que por su naturaleza consintiesen mayor suntuosidad, mayor riqueza y mayor gusto en la construcción de su parte exterior» (*Memoria que la comisión [...] Corporaciones e Institutos [...], op. cit.*).

13. El perill del desbordament de la riera d'en Malla un cop colgades les fosses i enderrocades les muralles és molt present.

taris del pla,¹⁴ mentre que amb els propietaris de l'interior de la ciutat la igualtat s'havia d'establir rebaixant-ne progressivament les alçades, en un procés que encara no es veia gaire clar però del qual s'apunten possibles camins,

ora sea no permitiendo que en las reedificaciones se construyan mas que bajos y tres pisos en la primera, bajos y dos pisos en la segunda, bajos, un piso y guardilla en la tercera, ora sea limitando de 25 en 25 años el máximo de la altura que puedan tener las casas que se reedifiquen, siempre con el respecto debido al derecho de propiedad.

La comissió volia, en resum, una Barcelona monumental, gran i neta. Per aconseguir-ho proposava un sistema de zonificació que, tot caracteritzant diferents parts de la nova ciutat oberta, permetés la separació d'usos i categories. És clar que els seus esforços estaven destinats a compatibilitzar la indústria amb una ciutat que tingués tots els atributs de la capitalitat. Per això l'escrit tornava una i altra vegada a la qüestió de la localització d'usos, en particular a la segregació dels industrials, important fins al punt de dedicar-hi un apartat sencer de la memòria, on estudia tres possibilitats: la de localització indiferenciada a qualsevol lloc de la ciutat; la de fixar un sector on concentrar la indústria moguda per vapor, i la de prohibir-la només en una zona, que és la que adopta. Aquesta zona, queda clar que és el centre.

En todo el espacio de la antigua y nueva Barcelona pueden plantearse establecimientos que no sean peligrosos ni insalubres; [...] pero en el centro de la nueva población, como hoy día en el centro de la actual, debe estar vedado su planteamiento, porque en él son más terribles los peligros que ofrecen contra la seguridad y contra la salud del vecindario.

Els redactors consideraven que la separació de funcions (així mateix ho escrigueren) era una pràctica de bona administració que es respectava a totes les ciutats industrials ben administrades. Pràctica que, tanmateix, entrava en conflic-

14. «Conforme el señor Don Pablo Maria Tintorer con todas las bases propuestas, disiente únicamente de sus compañeros en creer que deben proyectarse calles de 60 palmos de ancho y permitirse que los edificios tengan la altura de 90 palmos (PB + 3 pisos).» Els arguments que preveia eren el greuge comparatiu amb la Barcelona vella («actual»), la gran amplada dels carrers, que permetia més alçada, la pràctica a les ciutats modernes i l'argument de la necessitat d'ombra als països meridionals, que des de Patte era un argument recurrent. Però la posició majoritària considerava que «Atendia a lo que los preceptos higiénicos reclaman, y veía que eran casas aisladas, casas bajas, casas destinadas en lo posible a habitación de una sola familia». I «Observaba que en las poblaciones vecinas llamadas a unirse con la Barcelona actual, todas las casas ó la inmensa mayoría de ellas, pues solo forma la excepción un corto número, no tienen tampoco más que bajos y primer piso». I «Preveía que destinandose cada casa á la habitación de una o dos familias á lo más, el desarrollo de la población obligaría a convertir en edificables todos los terrenos comprendidos en el espacio señalado en la base primera, alcanzando a todos de esta suerte y en un tiempo no remoto, los beneficios del ensanche de la ciudad».

te amb la teoria liberal, i per això no optaren per una concentració industrial en una única zona, que seria doblement antihigiènica, la desvaloraria i faria més perillós el moviment obrer –se suposava que els obrers vivien prop de la indústria.¹⁵ Quedava com a única possibilitat la de plantejar el tema a l'inrevés: es podrien posar fàbriques a tot arreu menys al centre, i les perilloses (a vapor) haurien d'anar encara més lluny, per la qual cosa la base divuitena marcava una línia radioconcèntrica a Ciutat Vella dins la qual no s'admetrien aquest tipus d'establiments.¹⁶

La compatibilitat del caràcter industrial de la ciutat amb la seva voluntat de capital –que el document coetani de Cerdà evita, preocupat exclusivament per la higiene i la comoditat– recorre el text de la comissió anticipant el que serà el debat més seriós en l'aspecte urbanístic. La comissió individuà el mecanisme concret per assolir aquell objectiu, que no era altre que el de l'exacerbació de la centralitat, però no arribà a resoldre la manera satisfactòria d'establir-la en una ciutat dual com havia de ser Barcelona en un futur pròxim.

Efectivament, la comissió identificava un centre de la ciutat murada, situat entre la plaça de Sant Jaume i la plaça Reial,¹⁷ que distingia clarament de la perifèria, però en extrapolar el model a la ciutat nova, creava un problema de duplicitat de centres que considerava –de ben segur– greu, perquè no podia imaginar diversos centres amb usos o papers diferents i menys encara complementar. Nogensmenys, la llista d'equipaments «no suetos a la localidad» que hem anomenat generals, escandellava els que no cabien –en el sentit més físic del terme– a la ciutat vella i, per tant, el centre de la ciutat nova –que els havia d'allotjar– només seria el tros que faltava al de la vella. Per pal·liar aquest gran problema de duplicitat, la base dotzena determinà l'emplaçament precís de la gran plaça monumental, que havia de ser el centre de l'eixample, de

15. «Las habitaciones para las clases pobres se distribuirán convenientemente en las zonas destinadas para el planteamiento de los establecimientos fabriles» (*Memoria que la comisión [...] Corporaciones e Institutos [...] op. cit., base setzena*).

16. Per fi, la comissió planteja la qüestió econòmica i diu que la inversió ho és en el temps i que els ingressos s'han de fer a través d'arbitris carregats als terrenys a mesura que passin a ser edificables. Ingressos que han de revertir en les millores de la Barcelona nova exclusivament. De fet el sistema per a la urbanització de l'Eixample en la seva segona fase (Llei 1864) i següents va seguir bastant aquests criteris. A més proposa uns premis o estímuls a la construcció de qualitat, en forma d'exempcions de tributs.

També proposa la revisió de les ordenances municipals, la instauració d'una junta de salubritat i ornamentació «encargada de todo lo concerniente a la higiene, al decoro y a la belleza de la población, encargada de la clasificación de los establecimientos peligrosos, insalubres y incómodos, y encargada también de informar sobre cada uno de los pensamientos que intenten plantearse», i per fi proposa la convocatòria d'un concurs, com una manera més justa que l'encàrrec directe, i més ràpida i barata que la redacció del pla per l'Administració o una comissió.

17. Les avingudes havien de projectar-se «Insiguiendo las principales vías de comunicación que hoy existen, como las calles del Conde del Asalto, San Pablo, Hospital, Cármen, rambla, plazas de Santa Ana [Portal de l'Àngel] y de Junqueras [actualment correspondria a la Via Laietana al seu tros alt], y calles de San Pedro y Princesa».

manera immediata a la Barcelona vella: «fuera de las antiguas puertas del Angel e Isabel 2ª».¹⁸ Cal concloure que la comissió pressuposava l'expansió de les funcions centrals fins a ocupar tota l'antiga ciutat; només així el boulevard de circumval·lació serviria per connectar els dos centres, altrament la solució no acabaria de ser satisfactòria des de l'òptica d'una única centralitat.

Les bases de les corporacions parlen sempre de la ciutat «nova» –només parlen d'«eixample» en el títol– contraposant-la sempre a l'«actual», cosa que denota la idea subjacent de transformació global del conjunt. De fet, la ciutat existent i els pobles comarcans es veien, a l'efecte de projecte, com un entrebanc, que els recordava amb la seva presència el caràcter industrial de la ciutat, però que no s'arribava a integrar en aquell disseny. Per això la ciutat vella s'hauria d'anar convertint progressivament en una part al més homologable possible a la resta, tal com s'ha vist en parlar de les alçàries de l'edificació.

Per acabar, tornem al port i als ferrocarrils. Sabem que la localització del port –principal motor de creixement de la ciutat– estava en discussió. La comissió prenia partit per situar-lo a les hortes de Sant Beltran,¹⁹ cosa que permetia, en aquell moment i donada la presència de la Ciutadella, una realització més immediata i, sobretot, una connexió fàcil amb el tren de circumval·lació, que era una altra de les idees importades de París que es consideraven inajornables. La connexió de les diferents terminals de tren era un dels problemes que havia de resoldre el pla d'eixample. La connexió d'aquesta via amb el port seria un altre dels objectes recurrents de debat en els futurs documents que comentarem.

Pel que fa als trens, l'altre problema que es presentava era el que s'anunciava a la base segona, que parlava de la direcció dels carrers i obligava a preveure'ls paral·lels als traçats dels trens existents, però deixar-los darrere de les parcel·les.²⁰ Amb aquesta base s'obria un nou front de debat sobre la possibilitat de modificar el traçat dels trens i la idoneïtat que coincidissin o no amb els carrers. Avancem que no es tractava només de decidir si calia aprofitar una inversió preexistent (les vies) sinó del que Cerdà, anys després, anomenaria la «domesticació» o «urbanització» de la locomotora, que posava altres problemes que els diferents

18. «Porque es indudable que una gran plaza central, como la que en la base 12ª se propone [...] es [...] conveniente asimismo, porque debería ser el punto de confluencia de la mayor parte de las calles que han de llevar la vida a todos los ángulos de la nueva Ciudad, podría llegar a ser una de las primeras de Europa, levantando en ella los principales edificios públicos.» La voluntat de potenciar la imatge d'un sector central a l'eixample també es fa palesa quan es matisa l'ideal d'una ciutat de cases aïllades –reiteradament defensat– amb l'exigència d'«un o dos» carrers porticats i l'exigència de zonificar quan es diversifica el futur teixit amb passeigs, carrers de diferent ordre i bulevards.

19. Ho deia la base dissetena: «El espacio del terreno comunmente conocido por huertas de San Beltran, se reservará para la construcción del nuevo puerto y sus accesorios, como diques de construcción, almacenes de comercio, aduana y otros.» Aquesta idea, un cop sense el port, tornarà a aparèixer quatre anys més tard amb Cerdà.

20. La base segona deia: «Armonizando la dirección de las nuevas calles con las que siguen los ferrocarriles hoy ecistentes, pero de suerte que junto a estos no haya vía pública, sino los patios o jardines interiores de las casas cuya entrada sea por el lado opuesto.»

autors resoldran de maneres diverses. Uns cops optaran per una estació terminal; altres, per estacions passants. En ocasions preferiran fer un tren de circumval·lació; en d'altres, un tren «secant» a través de la ciutat, enfonsat, a nivell o elevat... Solucions que variaran segons el paper que cada projecte atorgui a la ciutat.

6.3. L'AVANTPROJECTE DE CERDÀ. UNA CIUTAT SENSE ATRIBUTS

L'any 1855 Cerdà va presentar el seu avantprojecte d'eixample. Cal delimitar bé el caràcter d'aquest document i contextualitzar-lo, per evitar la simple ressenya apologetica. I diem això perquè és un document impressionant i d'un gran valor per la quantitat d'informació que se'n pot treure sobre la Barcelona de l'època, però també per veure l'àmplia documentació que aquest enginyer havia aconseguit sobre alguns dels temes relatius a la ciutat europea i americana del moment.²¹

Té dues parts ben distintes: una primera, que podríem anomenar informació urbanística, i una segona que és l'avantprojecte de l'eixample amb totes les consideracions pertinents. Si l'haguéssim de catalogar segons la nomenclatura actual, es tractaria d'un document de criteris, objectius i solucions generals –ja només per això és un document exemplarment modern. De tota manera aquí no ens fixarem en la part pròpiament informativa que acompanya l'aixecament topogràfic i representa un treball estadístic rigorós que avança el que acompanyarà la *Teoría general* uns anys després. Ens centrarem en aquells aspectes més relacionats amb les referències culturals a d'altres ciutats i contextos europeus, i en les propostes pròpiament dites.

En termes generals, aquestes propostes concretes s'han d'entendre com una resposta al dictamen de la Societat Econòmica, tal com es pot apreciar en llegir

21. Ildefons CERDÀ, *Ensanche de la ciudad de Barcelona. Memoria descriptiva de los trabajos facultativos y estudios estadísticos hechos de orden del Gobierno y consideraciones que se han tenido presentes en la formación del Anteproyecto para el emplazamiento y distribución del nuevo caserio*.

Aquest document, junt amb altres que componen l'aplicació a Barcelona de la *Teoría general de la urbanitzación* d'Ildefons Cerdà, van ser trobats recentment (l'any 1988) per Jaume Puig a l'Arxiu Central de l'Administració a Alcalá de Henares, Fondo del Ministerio de Educación y Ciencia, «Cerdà». Es tracta de les parts que faltaven a l'edició de Fabià Estapé perquè s'havien traspassat. Actualment, mentre esperem que sigui publicat, n'hi ha una còpia completa a la biblioteca del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya amb una paginació correlativa a la qual faré referència quan citi aquest document. Una primera lectura la vam poder fer per gentilesa de Miquel Coromines i Joaquim Sabater, que en disposen d'una transcripció mecanografiada. Abans d'aquesta descoberta, que ens ha servit per aportar nous arguments, ja havíem pogut establir els nostres principals punts de vista a través de la ressenya que en féu Carreres Candi a la pàgina 860 i la nota 2336 del volum «Ciutat de Barcelona» de la seva *Geografía general de Catalunya*, que remet a Joan Álvarez, «Ensanche y reforma de Barcelona», publicat a *La Corona* el 27, 28, 29 i 30 d'octubre de 1859.

conjuntament ambdós textos.²² L'avantprojecte de Cerdà aborda qüestions similars a les plantejades pel document de la Societat Econòmica, fet públic just abans que el seu. Coincidència força previsible que es dona en qüestions com la de la necessitat dels burots –que nega– i es repeteix en tractar el problema de l'habitatge obrer, on sembla polemitzar amb aquell dictamen. Però on Cerdà respon evidentment és en el fet de fixar els eixos principals que han d'estructurar l'eixample, les dimensions de les illes i la forma dels carrers. Més interessant resulta, però, la seva relació amb el document posterior de bases per a l'eixample de les corporacions.

Al mateix temps Cerdà evita una sèrie de temes que ja apareixien en els documents esmentats suara. És precisament en aquest oblit de Cerdà, clarament voluntari, on cal anar a buscar els motius de discrepància d'un sector ampli de la societat burgesa barcelonina. L'avantprojecte de Cerdà, que fixa una sèrie d'arguments i estableix uns paràmetres a partir dels quals s'hauran de definir totes les intervencions posteriors, oblida o, millor dit, evita parlar d'aquells elements que puguin definir la centralitat de la ciutat.

És un avantprojecte de ciutat residencial que no parla ni dels grans monuments ni de cap altra activitat fora de la residència. Tampoc parla de la indústria, cosa més paradoxal encara atès l'interès de l'autor per l'habitatge obrer. Les places, per exemple, no tenen cap atribut específic si no és el de ser llocs que permeten reduir la densitat i reunir-se.

Cerdà hi feia un retrat de la ciutat existent basant-se en una anàlisi àmplia i minuciosa que incloïa la quantificació de déficits pel que feia a les condicions de vida dels seus habitants. Però aquesta anàlisi no tenia com a objectiu la transformació de la ciutat existent, sinó l'avaluació de les seves necessitats de creixement. La raó és ben clara: ell tenia l'encàrrec d'aixecar el plànol dels afores de la ciutat i d'estudiar-ne l'eixample, mentre la qüestió de la reforma interior s'havia encomanat a l'Ajuntament. La dicotomia entre l'eixample i la reforma s'havia anat decantant amb el temps i havia quedat definitivament establerta per l'encàrrec que Ciril Franquet, successor de Pascual Madoz en el càrrec de governador civil, havia fet d'una banda a Cerdà i de l'altra a l'Ajuntament, després d'iniciar l'enderroc de les muralles de terra. No és menys cert que Cerdà estava interessat en l'eixample no sols perquè se li demanava, sinó per raons més fondes, com anirem veient al llarg del treball. En qualsevol cas, el fet és que la parcialitat de l'encàrrec havia de posar per força Cerdà en una òptica parcial, i sembla que ell s'hi va posar de bon grat. Fos com fos, ja en la primera plana de la introducció apareix la idea de l'eixample com una ciutat nova que s'agrega a la vella.

Cerdà considerava que l'objecte principal de la seva tasca era executar els treballs facultatius indispensables i reunir totes les dades i notícies convenients per il·lustrar el Govern Civil, de qui havia rebut l'encàrrec. Per això començava

22. Ho diem per rebatre la idea de la figura de Cerdà que s'havia anat propagant a Barcelona, segons la qual aquest és un personatge que aterra a la ciutat a última hora, és a dir, que arriba de bell nou a la ciutat l'any 1959 sense saber el que hi succeeix i sense estar al corrent dels darrers esdeveniments i debats que hi tenen lloc.

explicant que el primer que havia hagut de fer era un plànol topogràfic del pla de Barcelona –accidentat a causa de les rieres, vies de ferrocarril i camins que passaven a diferents nivells, i de l'exploració agrícola– per tal de determinar «los planos rasantes donde aquella (nueva población) haya de descansar en términos que no dificulte la exportación de las aguas torrenciales» ni impossibilités el desguàs de les clavegueres. L'havia hagut de fer perquè cap dels molts aixecats anteriorment representava el relleu de manera precisa i amb corbes de nivell.

L'àmbit d'aquest plànol havia d'incloure la superfície necessària per a l'excés de població «en buenas condiciones de salubridad» i la població dels cent anys següents, i també totes les poblacions immediates –que calia considerar suburbis o ravals– per permetre el pas dels torrents. Però a part del límit exterior de l'ampliació, també s'havia de definir el límit interior:

Por eso fijé como límites del plano las poblaciones inmediatas a la ciudad, y reconocido en todas direcciones el perímetro y la superficie, para las operaciones facultativas, la consideré dividida en tres grandes zonas: la primera, que comprende toda la parte ocupada por la ciudad actual no debía estudiarla más que con relación a su enlace con el ensanche que se proyecta; la segunda, que abraza todos los terrenos limitados por el parametro interior de las murallas en demolición y la carretera del glacis, necesitaba estudiarse de una manera más especial; y la tercera, comprendida entre la citada carretera y el perímetro límite del plano general, requería un estudio no menos detallado por hallarse comprendidos en ella los terrenos que ocupaba la antigua zona militar.

Aquesta divisió era bastant evident –recordem les teories dels tres cercles de Fourier i allò que havia proposat Rovira i Trias–, però, com veurem, el que ja no ho era tant era que la segona zona o franja de muralles fos de l'eixample, i menys que fos adequat estudiar la ciutat vella d'acord amb l'eixample. Garriga opinarà exactament el contrari.²³

El principal argument i fil conductor de l'avantprojecte de Cerdà era la higiene. Per això feia una estadística on mesurava la quantitat d'aire que tocava a cada persona segons una tipologia social dels habitatges de Barcelona, per demostrar les condicions de vida deplorable de les cases de la ciutat, que atribuïa principalment a l'existència de les muralles, que havien provocat la reducció dels solars disponibles i l'augment del seu valor amb escreix, «y queriendo el hombre de especulación sacar el mismo o mayor interés de su capital, ha aumentado el número de habitaciones no solo reduciendo su capacidad si que también sobreponiéndolas unas a otras»,²⁴ amb la complicitat dels constructors i les autoritats.

23. A la resta de la introducció, Cerdà s'estén sobre la tècnica emprada i els instruments de mesuratge, que són els mateixos que veurem en comentar l'aixecament de Garriga i Roca. Després de criticar l'Ajuntament perquè en els més de vint anys (*sic*) transcorreguts des de la memòria de Monlau (*Abajo las Murallas!!!*) no ha estat capaç de fer l'aixecament de la ciutat, diu que no cal un plànol parcel·lari, perquè hi ha manca de temps i per poder fer abstracció, en aquest moment, de qui són els propietaris afectats.

24. CERDÀ, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 66 (37 COAC).

Si en una població antiga no es poden extirpar aquells inconvenients instantàniament i de rel, segons Cerdà podien i devien evitar-se en fundar una nova població, i el Govern tenia el deure de fer unos ordenances de construcció urbana i rural «que estuvieran a la altura de los conocimientos higiénicos, económicos y facultativos». Aquest projecte d'ordenances «haría un inmenso bien a la sociedad y prepararía su verdadera regeneración física, moral y política». El projecte d'ordenances hauria d'acompanyar, en un futur, el projecte de la ciutat, però l'avantprojecte es limitava a establir els «estàndards» que haurien d'acomplir les cases futures.

Tota la primera part de la memòria es dedicava a establir uns paràmetres i a proposar uns models de casa que satisfessin els requisits higiènics enunciats i, prèviament, a passar revista a la manera com s'havia enfocat la qüestió de la residència obrera en els països més avançats. Per Cerdà era important que la promoció de cases per a pobres fos rendible perquè no esperava una solució generalitzada de la caritat i la filantropia i remarcava que les experiències angleses, que valorava molt positivament, es podien haver dut a terme també a «los distritos manufactureros y agricolas» i no tan sols a la capital.²⁵ La resolució de la qüestió de l'habitatge obrer era per Cerdà «otra de las necesidades de nuestra época no menos importante que los caminos de hierro y la telegrafía eléctrica en el orden social, político y económico».²⁶ Fins aquí, el treball de Cerdà segueix la línia argumental característica de tota la literatura higienista, i amb paràgrafs literals de Monlau.

Les característiques de les futures cases de l'exemple venien d'acord amb una tipologia dels solars establerta a partir de la seva superfície. Aquesta és la part més original del treball de Cerdà a causa del fet que els paradigmes higienistes es correlacionaven amb els costos de construcció i el preu del sòl. Per fi, dibuixava les corresponents plantes i alçats dividint les cases en diverses categories segons fossin per a la classe alta, mitjana o obrera, i n'establia el cost i la renda previsible en un quadre. A més, adjuntava un altre quadre exhaustiu de superfícies netes i volums.

25. En primer lloc, comentava l'experiència anglesa de la «Sociedad para mejorar la suerte de las clases obreras» fundada l'any 1844, que demostrava conèixer bé, i de la qual Cerdà valorava que, tot i essent rendibles per als inversors, mantenien constants els preus dels lloguers a la vegada que es millorava substancialment la qualitat de l'habitatge ofert. Quant a la resta de països, Cerdà constata que Bèlgica i Alemanya havien seguit l'exemple anglès i citava el cas de Nàpols, que tenia l'Albergo dei Poveri, «que contiene unos 3.000 habitantes». Quant a la resta dels països, a França, el 1848 s'havia creat una societat per promocionar habitatge obrer econòmic i higiènic en grups a quaranta o cinquanta famílies amb una sèrie d'equipaments comuns com ara safareigs, bany, guarderia i sala de reunió general. Pel que feia a Espanya, citava la Reial ordre de 9 de setembre de 1853: «Pero, que nosotros sepamos no ha tenido hasta el dia ningún resultado tan benéfica escitación.» CERDÀ, *Ensanche* [...] *Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 81 i 82 (44-45 COAC).

26. Continuava dient: «Mejorando las viviendas de la clase obrera, procurándoles mayores elementos de limpieza, de salubridad y de comodidad en su interior, se conseguirá elevar sus hábitos morales y se les enseñará que el medio de asegurar su independencia y el bien estar de sus familias es el desarrollar las facultades de que han sido dotados.» *Ibidem*.

En resum, els tipus d'habitatges proposats eren cases aïllades unifamiliars o plurifamiliars, entre mitgeres també de les dues categories, i blocs amb corredor d'accés per a obrers. En aquest cas, els equipaments del bloc incloïen també menjador i similars. Cerdà s'esforçava a demostrar que la renda del capital invertit augmentava a mesura que les cases eren per a destinataris més pobres, a pesar que els lloguers previstos serien molt inferiors als existents a la Barcelona de l'època. El secret era senzillament el preu del sòl, que a l'eixample podia ser molt més baix. Un cop definits els solars i les cases, passava a parlar de la seva distribució a les illes. En paraules seves, «a considerar el conjunto constituyendo una ciudad». Perquè «una ciudad no es realmente más que una gran casa de la misma manera que una casa no viene a ser mas que una pequeña ciudad».²⁷

De l'estadística, Cerdà deduïa que Barcelona necessitava, tan sols per als seus habitants, una superfície vuit cops major, mentre que les poblacions veïnes havien de multiplicar per tres o quatre cops la que tenien, i conclouia que «el ensanche de que se trata no ha de tener otros límites que las poblaciones inmediatas».²⁸ Es tracta del mateix raonament avançat en justificar l'àmbit d'anàlisi, que ara coincidia amb el que calia per cobrir les necessitats, cosa que convertia la proposta en inapel·lable, en ser una qüestió «racional», conclusió de l'estadística.

Un cop establert l'àmbit general del Pla, Cerdà aborda la direcció dels carrers —d'acord amb factors com els vents dominants— i la tipologia segons la seva amplada, la densitat de les illes, l'ordenació volumètrica de l'edificació, i la col·locació de places, jardins, etc. Raonant de manera similar a com ho havia fet abans, arribava sempre a conclusions unívokes i úniques, basant-se sobretot en arguments higienistes. La tipologia de carrers, que ell anomena «órdenes de calles», fou segurament una de les qüestions més controvertides. Per Cerdà havien de ser tots iguals per una qüestió axiomàtica de principis:

[...] al fundar una población no se puede determinar a priori el grado de importancia que tal vez tengan en el porvenir cada una de sus respectivas calles, porque eso dependerá de mil circunstancias particulares que no es fácil preveer de antemano. La instalación de alguna nueva industria, la construcción de algún edificio público, la proximidad a tales o cuales establecimientos, la inmediación a ciertos sitios de recreo y el vivir en una calle determinadas personas, serán otros motivos para darle o quitarle su importancia en el porvenir.²⁹

Però, a més, també ho havien de ser per justícia distributiva entre la «propietat territorial». L'única excepció serien els grans eixos territorials, que

27. Cerdà, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 88 i 93 (51 COAC). Aquesta idea es repeteix també a la memòria de Monlau de 1856.

28. «Supóngase los ensanches necesarios a todas estas poblaciones dirigidos hacia Barcelona y supóngase el de esta ciudad estendido hacia cada una de aquellas, y se comprenderá que el ensanche de que se trata no ha de tener otros límites que las poblaciones inmediatas.»

29. CERDÀ, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 99 (54 COAC).

havien de ser més amples. En aquesta justificació de Cerdà hi ha contingut el nucli d'una part important del seu pensament igualitari pel que fa als propietaris del sòl, i a la seva idea del traçat com a canemàs sense atributs, tan oposada a la idea que els arquitectes –però també gran part de la burgesia– tenien del que havia de ser el desenvolupament de Barcelona. Aquest paràgraf és un dels pocs on Cerdà explicita la seva renúncia a localitzar indústries, monuments i edificis públics que poguessin «focalitzar», i per tant definir, rendes diferencials.

Aquesta citació demostra que Cerdà creia estar fundant una ciutat i no eixamplant-la. Cal suposar que només acceptava de posar la ciutat a la plana de Barcelona, que abans havia analitzat, perquè l'havia trobat idònia, i que si no hagués estat així, hauria proposat de fundar-la en un altre lloc. Ara, seguint amb l'ànim fundador, considerava que el terreny del pla de Barcelona era una *tabula rasa*: res del que hi havia, i en particular la ciutat existent, creava cap focus d'atracció; per això «al fundar una població no se puede determinar a priori el grado de importancia que tal vez tengan en el porvenir cada una de sus respectivas calles». Paradoxalment, la burgesia de Barcelona volia establir d'entrada aquesta diferència, per saber on podien anar a viure, on podien col·locar les fàbriques i els obrers, però també per definir uns espais privilegiats i de celebració de la representació del seu nou poder.

Els arquitectes, que estaven immersos en la qüestió del caràcter de l'arquitectura contemporània, també estaven preocupats per la definició del caràcter de la ciutat i no podien acceptar la idea d'una ciutat sense atributs. En conseqüència, aquest seria el motiu principal del seu desacord amb Cerdà.

L'any 1855, Cerdà propugnava una amplada de carrers de trenta-cinc metres, tot i que els higienistes recomanaven que fos igual a l'alçada de les cases, i per tant, menor. Ho feia basant-se en les necessitats dels diferents tipus de trànsit: vianants («dos personas de vuelta encontrada»), cavalleries, carros ordinaris i carruatges lleugers, carretons de mà i vagonets de tren. Aquesta amplada no era un luxe antieconòmic i serviria per evitar el que passava a París i Londres, on s'havien d'inventar comunicacions subterrànies «por ser ya insuficientes a la inmensa circulación de aquellas grandes poblaciones las que existen al aire libre».³⁰ Posava d'exemple la Unió Nord-americana, on preveïen les amplades per al futur quan encara costava poc, evitant expropiacions costoses. Cerdà, que devia ser conscient que l'amplada que proposava era excessiva per a tots els carrers, es preparava per al futur regateig que efectivament es va donar.

En resum, per l'autor de l'avantprojecte els carrers havien de ser rectes, llargs, normals entre si, amples per a la circulació del trànsit i de l'aire, «sin que el calor del clima se aumente por el reflejado por las casas de enfrente», com assegurava el tractat de Pierre Patte.

Per definir la mida de les illes i distribuir-ne les cases, Cerdà començava per establir la forma i superfície de jardins relacionant-les amb el volum de les

30. CERDÀ, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 102 (56 COAC).

mateixes cases, tot propugnant una illa oberta.³¹ A partir d'aquí estudiava la millor combinació geomètrica dels jardins i les cases, que per ell havien de ser cases aïllades –coincidint amb la comissió de les corporacions, però per motius exclusivament higiènics– malgrat el major cost que representarien en urbanització.³²

El símil entre la casa i la ciutat que hem esmentat en parlar de l'anàlisi de l'existent es continuava a la proposta amb l'analogia entre els replans de les escales i les places. La manera d'entendre els carrers i les places, com a components de la xarxa viària, sense cap referència a les seves façanes, és absolutament conseqüent amb la visió racional funcionalista de Cerdà. Si la visió higienista implicava la circulació de l'aire i la baixada de densitats, les places, a més de servir per baixar la densitat bruta («Disminuyen la densidad de la población aumentando la extensión relativa del espacio ocupado por cierto número de casas»), eren com dipòsits d'aire «que contribuyen poderosamente a la circulación del de las calles y del de las habitaciones». En aquest sentit és important veure què entenia realment Cerdà per plaça, que no incorporava al disseny com un element únic i focalitzador, sinó com un component repetitiu de la xarxa:

Las plazas deberían hallarse con profusión en todas las ciudades porque en ellas y solo en ellas debieran establecerse las tiendas que por su comercio se hallan muy frecuentadas. En ellas podrán estacionarse los carruages ligeros que si molestos son para el que marcha a pie cuando estan en movimiento, no lo son menos cuando se hallan parados obstruyendo por lo general el paso por las principales calles de nuestras ciudades.

O encara quan diu: «En cada calle debiera haber una plazuela, en cada barrio una plaza, en cada cuartel un jardín.»³³ La plaça no servia per diferenciar parts o focalitzar el conjunt del teixit urbà i era –com en el cas de Bloomsbury, que oferia d'exemple– tan sols d'un grau superior de complexitat de la trama isòtropa proposada, que es traduiria amb el temps en els bisells de les cantonades, inexistents en aquest avantprojecte i que no apareixerien fins al 1859, quan ja es conegués el tractat de Reynaud que les proposava. En el mateix apartat de la memòria, s'estableix una certa casuística d'espais oberts que tindria una

31. Establia una superfície de jardí que «podrá representar-se por un cuadrado cuyo lado será la raíz cúbica del producto de la longitud por el fondo y por la altura de las casas contiguas».

32. Permetien eliminar els patis, però «tienen el inconveniente notable de aumentar extraordinariamente la superficie total de las calles longitudinales esparciendo en extremo la población y cargándola con un crecido gasto [...]». De totes maneres, si no eren aïllades es necessitaria més superfície de parcel·la per tenir pati interior; a més, «Juntar más de dos casas unas a continuación de otras y sobre todo venir a cerrar por completo el espacio de una manzana, son monstruosidades incompatibles con la cultura de nuestro siglo». CERDA, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 109 i 110 (54 i 60 COAC).

33. CERDA, *Ensanche [...] Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 119-121 (65 COAC).

traducció satisfactòria en el futur projecte en illes de serveis distribuïdes homogeniament³⁴ i que l'avantprojecte tracta com a components repetitius d'una xarxa i en cap cas com una possibilitat de posar-hi tensió per crear una estructura diversificada i jeràrquica.³⁵

A continuació, Cerdà s'ocupava del perfil dels carrers, de la pavimentació, de l'arbrat i del desviament de les aigües torrencials de les diverses rieres del pla de Barcelona, que considerava urgent de canalitzar, en un apartat que com el següent, dedicat a estudiar les previsions d'aigua potable, és de gran interès per la quantitat d'informació sobre Barcelona i per la comparació amb les principals ciutats espanyoles i europees, però ens allunyaria massa del nostre tema. Com també ho faria l'explicació del sistema de conductes subterranis i la discussió dels diferents sistemes, on en resum preveia quatre tipus de galeria –distribució d'aigua potable, exportació d'aigües brutes, gas i telègraf–, que es proposava de fer passar per passatges interiors de veïnat i per sota de les voreres per no destorbar la circulació dels carrers en reparar-los.

Per Cerdà, aquest aspecte de la circulació subterrània de fluids era tan important com la circulació superficial de persones i mercaderies. En realitat la higiene, que com hem vist era l'element bàsic del seu raonament, també s'assolia per la circulació dels fluids. La fascinació pel moviment dels elements primaris –aigües i fluids, sòlids i aire– era compartida per quasi tots els seus contemporanis. Les diferències s'han de buscar en el tipus de camp de forces que mourien aquells elements, concepte abstracte que, referit a la ciutat, és en definitiva la seva estructura.

Pel que fa a l'estructura viària de Barcelona, que és segurament el tema més transcendental i alhora més conflictiu dels treballs de Cerdà, només s'esmenta a la memòria al final d'un apartat titulat «Bosquejo del ante-proyecto», que remet al dibuix reproduït en un paper transparent sobre el plànol topogràfic on es situaven les grans vies de circulació previstes. No s'havia de fer, deia Cerdà, un dibuix variat i capritxós sinó ajustar a les direccions dels vents més saludables

34. «Por lo mismo las ciudades no deben carecer de plazuelas para el descanso momentáneo de la gente que esté fatigada o se tenga que aguardar, plazas para poderse reunir un número suficiente de individuos a tratar de sus negocios particulares, jardines donde poder encontrar salud y agradable distracción, plazas o mercados públicos donde poder hacer todo género de acopios bien sea de artículos de 1ª necesidad y de uso doméstico ya también para la compra de los que pueden ser de puro lujo, y deben también tener comunes y orinales públicos decentes y cómodamente arreglados en sitios destinados al efecto.» CERDÀ, *Ensanche* [...] *Barcelona. Memoria descriptiva...*, op. cit., p. 119 (64 COAC).

35. En això Garriga, en canvi, arriba a l'extrem dos anys després d'intentar precisament els urinaris públics que Cerdà contempla en aquest apartat. L'expedient «sobre proyecto de meaderos en geral, y diseño de candelabros para la Plaza Palacio» era de fet un pla de mobiliari urbà on es proposa la localització d'unitats integrades. La seva proposta de distribució a la ciutat implicava una jerarquia de l'espai públic molt clara. Vegeu l'expedient AA 1923-b amb els plànols i la memòria signades per Miquel Garriga i Roca i Josep Fontserè el 28 de setembre de 1856 i el 18 de febrer de 1857. Vegeu Manuel de TORRES *et alii*, *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, Barcelona, 1985, p. 164, on es reproduïxen alguns dibuixos d'aquest expedient.

tots els carrers en els quals aleshores, i previsiblement en un futur, hi havia més circulació. «Para ello hemos hecho partir desde el puerto tres grandes vías de comunicación cuya anchura suponemos de 50 metros (la misma de las calles de Nueva York).»

Es tractava de l'actual Paral·lel, «prolongación de las carreteras de Valencia y Aragón que ponen nuestro puerto en comunicación directo con el centro de España y el golfo de Gascuña». La Rambla, que es prolonga cap a Gràcia i Sant Gervasi fins al peu de Sant Pere Màrtir, «viniendo a ser la gran vía de comunicación de estos pueblos y el de Sarriá que son otros tantos arrabales de Barcelona». I l'actual Meridiana, que, des del port cap a Sant Andreu, Santa Eulàlia i Horta, «está destinada a recibir la inmensa circulación que viene de estas poblaciones y de las de Sabadell, Tarrasa, Manresa, Vich y toda la Alta montaña». I a més, l'actual Gran Via:

[...] una 4ª vía de gran comunicación, de la misma anchura que las anteriores y tangente según la dirección S.O.-N.E. al que fue baluarte de Ostallers, cortará las tres anteriores viniendo a cerrar la red de triángulos sobre la cual debe hacerse la distribución del nuevo caserío. Esta vía sobre ser la mejor unión que puede hacerse entre la ciudad actual y la que se proyecta tiene la gran ventaja de enlazarse facilmente con todas las demas por medio de un ferro-carril de circunvalación que podrá tener la estación general de pasajeros en una gran plaza situada al extremo superior de la Rambla sin perjuicio de que cada uno de los ferro-carriles tenga además su correspondiente estación para las mercancías en las inmediaciones del puerto o donde se crea conveniente. Por otro lado reúne la ventaja de enfilear según la dirección de los vientos mas saludables y de ser la línea que enlaza de una manera más directa los pueblos de la costa de Levante con los de la del Oeste de Barcelona, siguiendo la dirección más propia para un ferro-carril de Mataró a Barcelona y Tarragona.

El passatge recollit pot semblar excessivament llarg, però ens ha semblat oportú per mostrar la gran importància que Cerdà atorgava a la Gran Via, que d'altra banda és, potser, el seu principal encert. La Gran Via tenia per a Cerdà el paper de límit entre la ciutat nova i la vella, funció similar a l'atribuïda al boulevard que contemporàniament reclamava la comissió d'eixample, però situada per molts massa lluny de la porta d'Isabel II, si bé en la intersecció entre la prolongació de la Rambla i el passeig de Gràcia. En qualsevol cas, el centre per Cerdà és el port, i per ell això devia de ser tan evident que no es va parar a demostrar-ho.

Després de llegir aquest passatge hom deplora que el suggeriment sobre el tren de Mataró a Tarragona passant per la Gran Via no s'hagués mantingut en el seu projecte definitiu i que canviés d'idea a favor d'unificar les estacions de tren a la Barceloneta. Com veurem en el proper capítol, Garriga recolliria la idea junt amb moltes altres.

Fixem-nos que encara no ha aparegut la Diagonal, fruit de posteriors reflexions sobre l'enllaç dels diferents nuclis. De moment, el document de Cerdà recull les futures places d'Espanya, de les Glòries i la que correspondria a la intersecció Gran Via - passeig de Gràcia, anàlogues a les del projecte anterior de Garriga, que consisteixen en «espaciosas plazas de distintas formas», en una referència a molts traçats setcentistes de ciutat, com per exemple el Berlín de Frederic el Gran. Però les tres places «de formes diferents» no havien d'assolir per ell, tal com veurem, cap paper de nova centralitat. Es tractava simplement d'interseccions amb l'eix territorial de la Gran Via.

L'avantprojecte de Cerdà significà la introducció en el context del projecte de Barcelona d'una lògica racional destinada a fixar paràmetres per definir els elements bàsics de la composició de la ciutat: illa, carrer, casa. És el primer document on s'introduïa amb claredat l'evaluació dels estàndards urbanístics de densitats, alçades o capacitats. Alguns dels raonaments, com el de la delimitació de l'àmbit de l'extensió, són similars als de la comissió de les corporacions coetània, però revestits d'argumentacions tècniques, per arribar a conclusions idèntiques a aquelles a què Rovira havia arribat l'any 1846 a través de consideracions topològiques. En realitat Cerdà intentà justificar amb arguments «científics» el que ja era un punt de partida definit per la topografia, però això no resta interès al seu mètode.

La malla rectangular era un dels seus punts de partida axiomàtics, que intentà justificar amb la referència als vents més saludables, però que, en qualsevol cas, li permeté de centrar-se en la combinació i distribució dels edificis. D'altra banda, els models de cases per a obrers que proposava eren els que havien anat apareixent a les revistes, i eren promogudes per les associacions filantròpiques, que el mateix Cerdà cita. Els hauria pogut extraure perfectament de diversos articles de Cesar Daly, autor que, des dels anys quaranta, es preocupava d'aquests aspectes relacionant la ciutat amb l'habitatge obrer. Des d'aquesta perspectiva Cerdà esdevingué l'introduïdor de tots aquests temes a Barcelona.³⁶

L'estructura física concreta de Barcelona és la gran absent de la memòria de Cerdà, que es limità a ajustar idees d'altres barcelonins, en particular dels arquitectes Rovira, Garriga i Molina. Em sembla interessant de constatar que els tres eixos que sortien del port (Paral·lel-Rambla-Meridiana) es corresponien en la idea i la localització amb els del projecte de Garriga, elaborat l'any anterior, que també proposava un eix que els enllaçava tot enfilant tres punts: el pujol dels Molins (prop de la Creu Coberta), la intersecció de la Rambla amb la carretera de Sarrià (prop de Canaletes) i el baluard del Portal Nou (Arc de

36. La *Revue Générale de l'Architecture* va publicar, per exemple, uns projectes de l'anglès M. Charles Pyerce presentats a l'Association pour l'Amélioration des Logements des Classes Ouvrières. Vegeu l'article de Cesar Daly dins la *Revue Général de l'Architecture*, núm. 6 (1845-1846), p. 150 i s., amb dibuixos. En aquest article apareixen, deu anys abans, gairebé totes les referències que dona Cerdà sobre la promoció d'habitatges per a obrers.

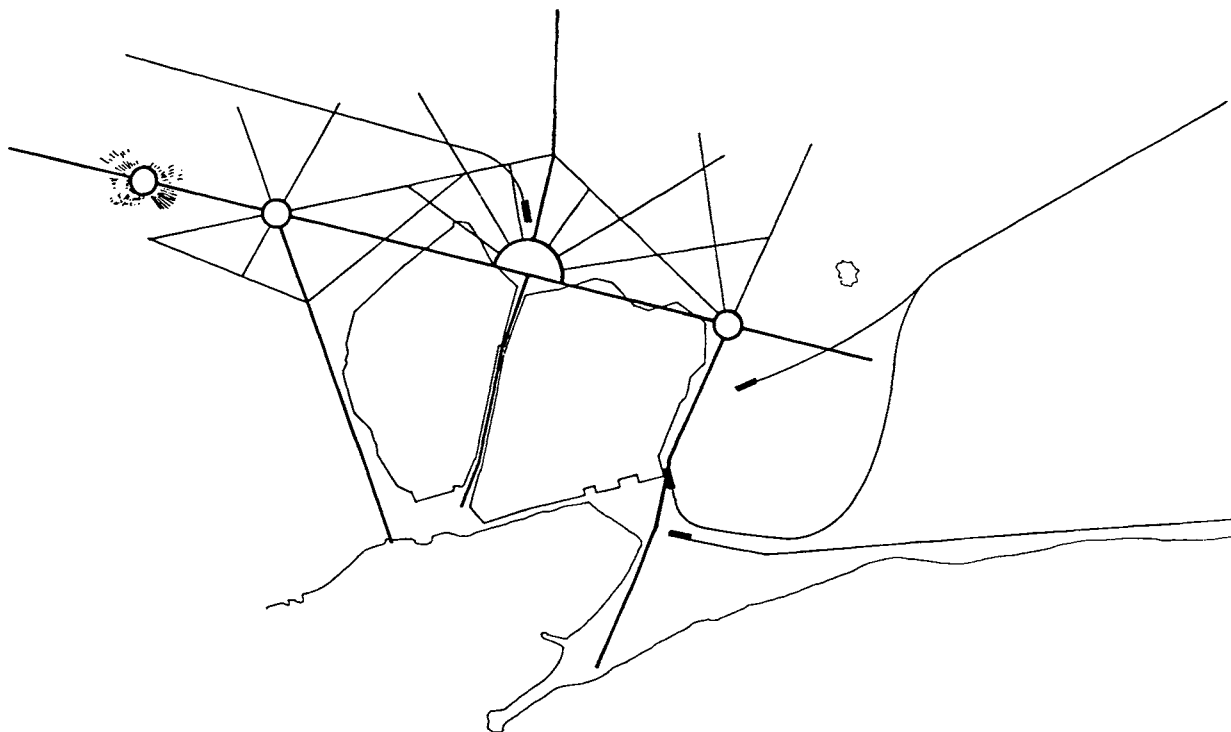
Triomf), on situava les places corresponents. El mateix any 1854 Molina proposà la solució més elegant, d'allargar la Rambla fins a la intersecció amb el passeig de Gràcia, on dibuixà una plaça rodona fins on desplaçà aquell eix que la travessaria, que Cerdà només hauria de fer rotar per fixar la direcció de la Gran Via. La posició d'aquesta travessera i el seu paper ambigu entre carretera variant i tram de boulevard de circumval·lació seria un dels cavalls de batalla de les discussions posteriors.³⁷

37. Vegeu l'expedient AA. 127 AI. Francesc Daniel Molina de l'any 1854. El plànol està reproduït a Manuel TORRES I CAPELL *et alii*, *Inicis...*, *op. cit.*, p. 132. És interessant com defineix Molina la Gran Via: diu que són «dos paseos más, de los cuales uno irá a empalmar con la carretera General de Madrid en la Cruz Cubierta y con la Carretera de Vich y França en los molinos situados extramuros de la puerta nueva, logrando así quedar la capital circunbalada con un paseo espacioso como lo es el de San Juan de esta Ciudad [...]».

ESQUEMA 1. AVANTPROJECTES D'EIXAMPLE DE BARCELONA 1854-1855.
Concreció dels principals eixos estructurals i definició dels elements de composició

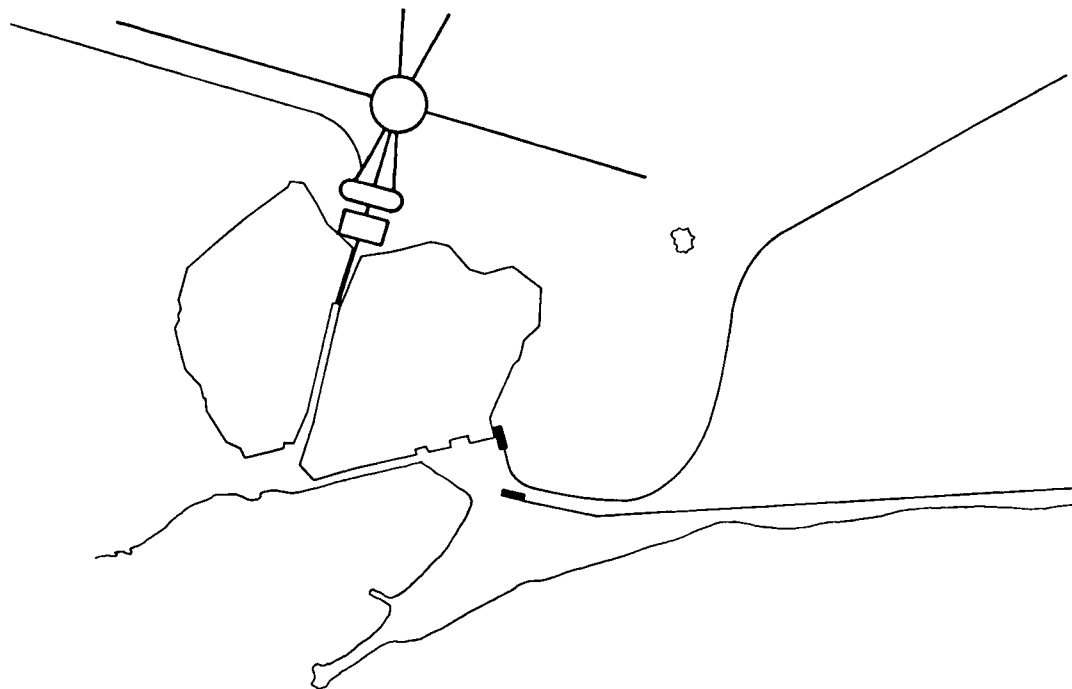
188

BARCELONA, CIUTAT DE TRANSICIÓ (1848-1868)



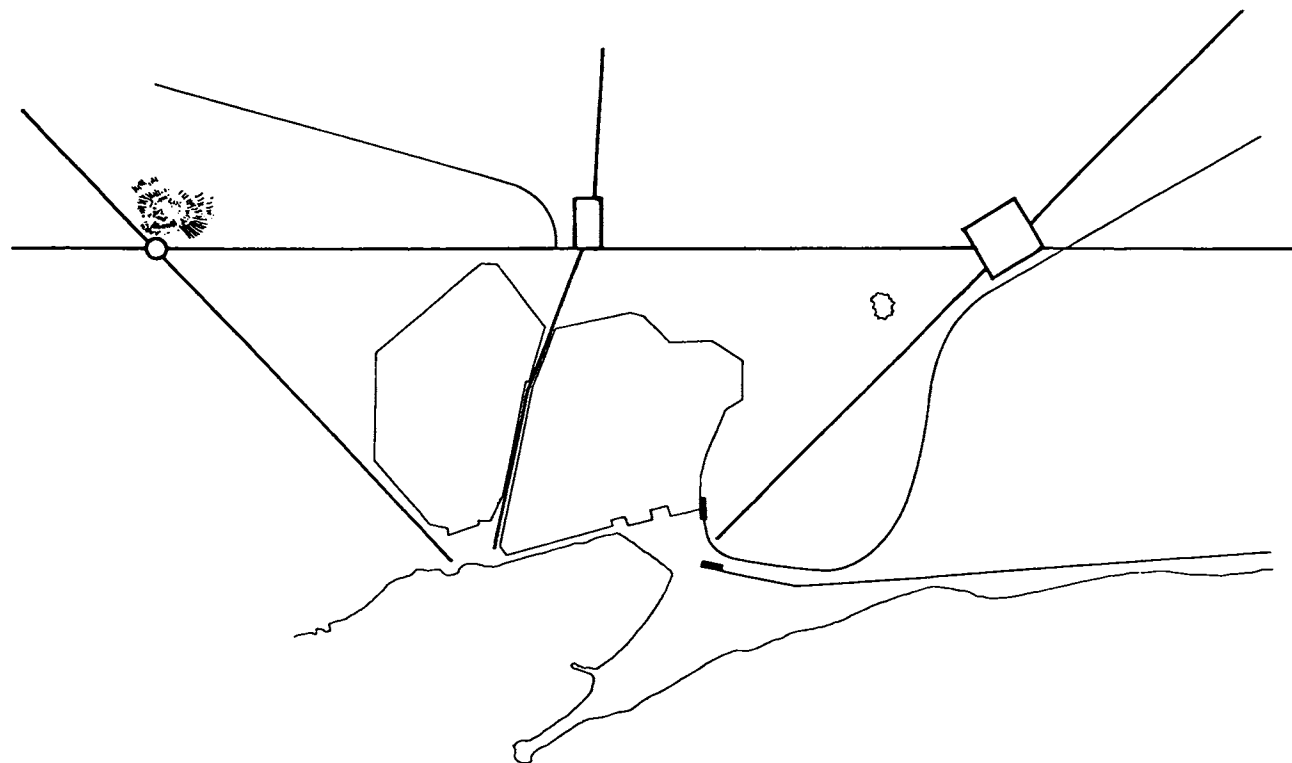
ESQUEMA 1.1. Proposta de Garriga i Roca de 1854 de la situació dels principals eixos estructuradors del creixement. Localització de tres places que creuen quatre eixos.

ESQUEMA 1. AVANTPROJECTES D'EIXAMPLE DE BARCELONA 1854-1855.
Concreció dels principals eixos estructurals i definició dels elements de composició



ESQUEMA 1.2. Proposta de Daniel i Molina d'allunyar la plaça d'enllaç Rambla - passeig de Gràcia.

ESQUEMA 1. AVANTPROJECTES D'EIXAMPLE DE BARCELONA 1854-1855.
Concreció dels principals eixos estructurals i definició dels elements de composició

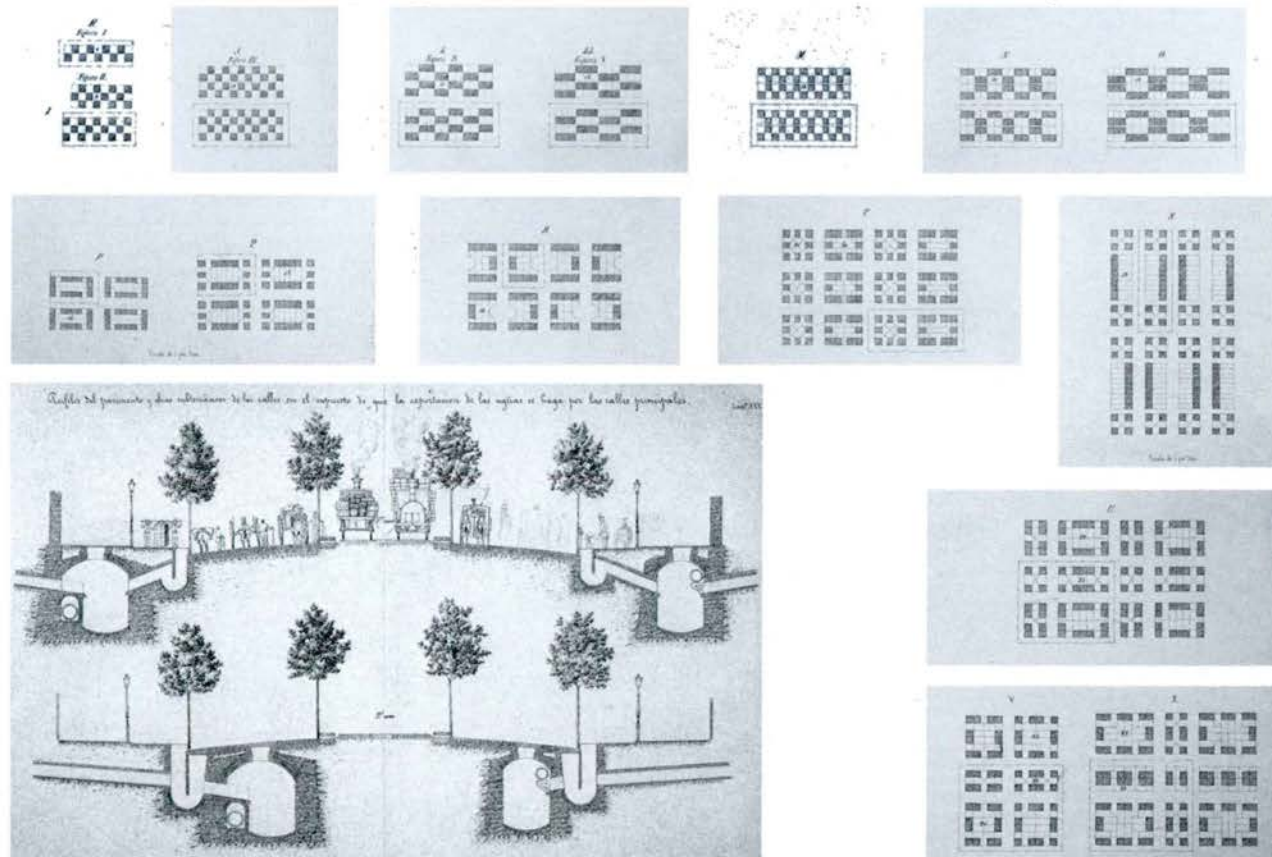


190

BARCELONA, CIUTAT DE TRANSICIÓ (1848-1868)

ESQUEMA 1.3. Síntesi de Cerdà de 1855. Ajust de la Gran Via com a eix de circumvallació.

ESQUEMA 1. AVANTPROJECTES D'EIXAMPLE DE BARCELONA 1854-1855.
Concreció dels principals eixos estructurals i definició dels elements de composició



ESQUEMA 1.4. Distribució de l'edificació en illes rectangulars i justificació de l'amplada dels carrers.

7. EL COP DE TIMÓ DE L'AJUNTAMENT. L'EIXAMPLE COM A CREIXEMENT DE LA CIUTAT

7.1. L'EIXAMPLE I EL PORT: ENTRE ELS INTERESSOS PÚBLICS I PRIVATS. UN PERÍODE D'INCERTESA

A partir del Bienni Progressista, l'eixamplament de Barcelona va anar convertint-se en una qüestió d'interès d'estat. Els governs així ho consideraven, tot i que els motius no eren ben bé coincidents amb els exposats per Monlau i Balmes i defensats per les forces vives de Barcelona durant els anys anteriors. En realitat els centres d'interès governamental foren dos: d'una banda, la millora del port, que era, amb molta diferència, el de més trànsit d'Espanya; de l'altra, els terrenys de les muralles, propietat de la hisenda pública, que els considerava exclusivament com un actiu realitzable. Els interessos municipals eren, en aquest darrer punt, contraris als de l'Estat perquè, per la seva posició, aquells terrenys representaven la possibilitat de fer la millora de la ciutat i dotar-la dels espais monumentals desitjats.

L'Ajuntament, que l'any 1855 havia reclamat la propietat de les muralles, es decidí a prendre la iniciativa per aconseguir l'anelada transformació de la ciutat: continuà amb els recursos jurídics contra la hisenda pública per obtenir els recursos per a un pla d'obres suficientment ambiciós, i per definir-lo encarregà el 9 de setembre de 1857, als seus tres arquitectes, Garriga, Molina i Mestres, que aixequessin el pla dels afores, és a dir, dels terrenys de les muralles,¹ per fer un

1. Segons Carreras Candi «[...] se suscitó forta polèmica entre los dos primeros, per sostenir Daniel la inutilitat d'aquest treball i despesa, del moment que lo Capità General facilitava copia a la Ciutat del que ja havia alçat l'enginyer Cerdà. Això motivà la dimissió d'en Daniel (27 de Setembre 1857) dihent que, a son temps, presentaria un projecte de Ciutat Nova, com feu en 2 d'Agost de 1858». CARRERAS CANDI, *op. cit.*, p. 860, nota 2337, on cita el treball de F. PUIG I ALFONSO «Gènesi de Veu de Catalunya» del 27 de maig de 1915 publicat al *Boletín de la Sociedad de Atracción de Forasteros* (juliol 1915).

El plànol que presenta Garriga es troba a IMH, IG 12 511 i està publicat dins Manuel TORRES *et alii*, *Inicis...*, *op. cit.*, p. 149. El projecte de Francesc Daniel Molina es troba a AA 127 AI i també està publicat al mateix llibre citat anteriorment.

avantprojecte que finalment encarregà a Garriga. Mentrestant promovia altres documents, començant per les ordenances municipals, que redactaria Duran i Bas, amb els quals pretenia establir les bases econòmiques, jurídiques i procedimentals per definir els drets i deures dels propietaris de l'interior i dels afores.

Segons explicaria Cerdà, a finals de 1855 s'envià al Govern el seu avantprojecte i el dictamen de les corporacions –s'havien d'enviar tots els projectes per anecdòtics que fossin–, sol·licitant autorització per obrir les quatre grans vies a què hem fet referència i desviar les dues rieres principals.² Els documents, i en general l'eixamplament de Barcelona, van merèixer una atenció continuada del Consell de Ministres fins al punt de formar una comissió específica, presidida per un dels pares oblidats de l'Eixample, Ciril Franquet.³

La tasca de la comissió interministerial era realment difícil a la vista de la comanda rebuda del Govern, que demostrava moltes reticències, o, com a mínim, dubtes respecte d'aquell projecte tan anhelat a Barcelona. Ens les explica el mateix Cerdà a la memòria del 1859:

1ª si el ensanche de Barcelona era necesario y en este caso la extensión que debía darse al trazado de la nueva población teniendo en cuenta el actual número de habitantes y el aumento progresivo de su población;

2ª sobre la compatibilidad de este trazado con la defensa o protección militar segun se considere posible o conveniente que quede meramente convertida en plaza murada o población cerrada o abierta defendida por fuertes exteriores;

3ª fijada la clase y extensión de la superficie de la nueva ciudad en qué sentido o sentidos debería hacerse el ensanche y cual o cuales deberían ser sus puntos de partida, teniendo presente al mismo tiempo que el movimiento de población el modo de proteger por el sistema que se adopte los intereses particulares y los generales del Estado;

4ª si las cuatro grandes vías que reclama el Ayuntamiento de la ciudad de Barcelona, como ejes para la futura edificación y enlace de sus grandes

2. Tal com ressenyà puntualment Carreras Candi. Vegeu *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona por D. Ildefonso Cerdà, ingeniero de caminos, canales y puertos*, Barcelona, abril de 1859. Part analítica. Apèndix, p. 441 (COAC 233). Vegeu també CARRERAS CANDI, *op. cit.*, p. 860. Cerdà explicava que es van remetre aquests documents al Govern el dia 7 de desembre de 1855, cosa que no lliga amb les dates de signatura d'aquests, que són d'una setmana després (14 i 15 de desembre). Segui com sigui, això només demostra l'íntima relació entre els dos.

3. Algun dia s'haurà de valorar la figura d'aquest home, que no tan sols no té un carrer o un monument sinó que ni ha merescut una ressenya biogràfica a l'*Enciclopèdia catalana*. Segons Cerdà, «La gravedad de la resolución en un asunto tan importante provocó varios Consejos de Ministros en los cuales se llegaron a formular los proyectos de ley y de decreto necesarios para la ejecución del ensanche. Pero en vista de las grandes y trascendentales cuestiones que había que resolver se nombró una comisión que bajo la presidencia del Exmo. Sr. D. Cirilo Franquet entonces director general de administración, se ocupó con gran asiduidad de este asunto [...]». CERDÀ, *Teoría...*, *op. cit.*, p. 442 (COAC 234).

comunicaciones deben costearse por dicho Ayuntamiento como comprendidas en sus travesías o por cuenta del Estado;

5ª sobre las reglas u ordenanzas que deberán regir en la nueva edificación y obligaciones que deberán imponerse así al Estado como a los propietarios de los terrenos comprendidos en la zona militar;

6ª sobre el capítulo del presupuesto a que deben cargarse los gastos ocasionados en el derribo de las murallas y levantamiento de planos, y el ministerio bajo cuya dirección debe completarse el proyecto y verificarse luego su ejecución y vigilancia.⁴

Deixant de banda la qüestió militar –que a Barcelona tothom estava d'acord a rebutjar–, es tractava de posar en consideració tant l'avantprojecte de Cerdà com el dictamen de la comissió, en molts aspectes en què ambdós documents coincidien i també en d'altres com l'àmbit del pla o l'ordre que s'havia de seguir, on ja no hi havia coincidència: ni els propietaris dels voltants del passeig de Gràcia, ni els de l'interior no volien un eixample il·limitat, a diferència de l'Ajuntament i dels industrials. Quant a la circumstància del lloc per on s'havia de començar l'eixample i com s'havia de fer, protegint els interessos generals de l'Estat, el Govern mostrava la seva preocupació per la rendibilització dels terrenys de les muralles.

Com podem veure, l'eixample de Barcelona era considerat efectivament una qüestió d'estat. Aquesta comissió va arribar a resoldre, segons Cerdà, l'encàrrec que havia rebut del Govern, però amb la caiguda dels progressistes la qüestió quedà un cop més arraconada fins que, tal com explica Carreres Candi, «lo nou cambi polítich que portà lo ministeri O'Donell, consecuencia de la Unio lliberal, avençà la resolució de l'expedient de la Ciutat Nova per lo mer fet de treure'l del Ministeri de la Guerra, hont s'havia encallat llarchs anys, y passar-lo al de Foment, per R.O. de 9 Deseembre 1858».⁵

Ara bé, entre el juliol de 1856 i el desembre de 1858 van passar moltes coses relacionades amb el pla de transformació de Barcelona. Considerem primer els canvis polítics. La caiguda dels progressistes, que a Madrid fou una escena de sainet, a Catalunya fou en canvi una tragèdia.⁶ A Barcelona es produí una revolta popular, iniciada el 18 de juliol de 1856, reprimida per l'exèrcit, que provocà una matança i fou seguida de tota mena de represàlies del govern Narváez, inclosa la destitució de l'Ajuntament.

La burgesia de Barcelona, que havia sortit de l'experiència espantada i amb por de les classes populars, sabia que no n'hi havia prou amb la repressió. A

4. Vegeu CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 443 i 444 (COAC 234-235).

5. CARRERAS CANDI, op. cit., p. 861.

6. Vegeu FONTANA, op. cit., «El retorn a l'ordre», p. 327 i s. Vegeu també Josep BENET i Casimir MARTÍ, *Barcelona a mitjan segle XIX. El moviment obrer durant el bienni progressista. 1854-1856*, Barcelona, 1976.

causa d'això hi ha la sèrie d'articles que Mañé i Flaquer publicaria a *El Criterio* de Madrid, pel novembre i desembre de 1856, amb el títol genèric de «Cataluña», on tornava a proposar un programa modernitzador i defensava clarament que la transformació de Barcelona havia de ser una peça fonamental del projecte industrialista de desenvolupament espanyol: «Resuélvase luego, de cualquier manera, la cuestión de ensanche de Barcelona, y cese toda oposición sistemática al engrandecimiento del antiguo Principado.»⁷ Mañé i Flaquer i els liberals barcelonins ja estaven molt nerviosos el desembre de 1856 amb el ritme que duia la qüestió de l'eixample, i amb les reticències dels diversos governs. Amb raó es temien que encara fóra pitjor amb els moderats al poder.

A partir de l'any següent, jugarien durant uns anys la carta de la Unió Liberal, però la procedència mixta dels seus homes, antics moderats els uns i progressistes els altres, sumada a l'ambigüitat del seu programa, crearia unes relacions confuses entre institucions i persones, i interpretacions contradictòries de les directrius governamentals, ja per si mateixes prou ambigües.

Entre la caiguda dels progressistes i la Reial ordre de desembre del 1858 també passaren algunes altres coses referents al nostre tema. El retorn dels moderats era l'ocasió per replantejar la qüestió i proposar noves maneres d'actuar, i el nou consistori moderat decidí passar a l'acció, tal com tindrem ocasió de comprovar. Després, amb la caiguda dels moderats i la pujada de la Unió Liberal, Cerdà recuperaria la confiança del Ministeri de Foment –si és que mai l'havia deixat de tenir– mentre que Garriga continuaria tenint-la de l'Ajuntament.

Es pot suposar que la llista de problemes que hem comentat, interna de la comissió del govern progressista, va córrer profusament per Barcelona, perquè a partir d'aquell moment totes les noves intervencions i propostes sobre l'eixample hi respondrien puntualment començant per la dels propietaris del sòl, que van crear, el mes de març de 1857, una societat –Ensanche y Mejoras de Barcelona– per impulsar la resolució de l'expedient, i la dels industrials, que, al seu torn, ho feren el mes següent (20 d'abril de 1857). Les propostes eren prou diferents; tant com els interessos contraposats d'ambdós grups.⁸

Les bases que va proposar la societat Ensanche y Mejoras de Barcelona, aglutinadora de propietaris, pretenien fer un eixample entre els baluards de Jonqueres i d'Ostallers, fent un traçat paritàriament amb el Govern, al qual la societat compraria els terrenys de les muralles. Els carrers tindrien entre deu i quinze metres d'amplada; les cases, divuit metres d'alçada (PB + 3) en els terrenys de les muralles i més en els altres, on s'aplicarien les ordenances municipals. Es pensava en un eixample inicialment limitat i amb zones radioconcèntriques on les contribucions serien inversament proporcionals a la centralitat i les cobrarien a mitges l'Estat i la mateixa societat «en razón de los

7. Vegeu FONTANA, *op. cit.*, p. 329.

8. Aquesta informació està ressenyada a CARRERAS CANDI, *op. cit.*, p. 860. I el contingut de les propostes, a CERDÀ, *op. cit.*, p. 444-451 (COAC 235-238).

perjuicios que pueden resultarle de la edificación y venta simultánea de sus terrenos y de los de propiedad particular».

En canvi, les bases proposades pels financers i industrials es basaven en el fet d'oferir un préstec al 6 %, amb la garantia dels terrenys de les muralles, que es destinaria a la urbanització. L'àmbit del pla el decidiria el Govern i ells promocionarien un concurs públic molt ben dotat. A més s'oferien a competir en una subhasta d'ofertes similars en qualsevol moment i esperaven que «siendo la índole de esta proposición la pública subasta, se espera que el gobierno no admitirá ninguna que no tenga esta precisa condición». El que a parer nostre es desprèn d'aquestes bases és el ferm propòsit dels financers industrials d'impedir, per damunt de tot, que l'eixample quedés en mans dels propietaris del sòl, els quals havien fet la seva proposta un mes abans.⁹

S'ha de suposar que l'interès dels industrials era, a banda de controlar el preu final dels solars resultants dels terrenys de les muralles, que eren els que havien de fixar-lo a la resta de l'eixample, el de poder construir aquella infraestructura que havia de ser la ciutat. Cal tenir molt en compte que aquests industrials financers tenien ficat el seu capital en els trens, les expectatives dels quals començaven a anar de baixa. Un objectiu gens menyspreable era, potser, assegurar-se l'enllaç de les diferents línies de ferrocarril convençuts, ja en aquesta època, que només les línies llargues i contínues eren rendibles.

El que és evident és que els privats, veient que l'Administració no se'n sortia, procuraren portar la iniciativa. També ho intentà l'Ajuntament i fou en aquestes dates, el 9 de setembre de 1857, que ordenà l'aixecament topogràfic dels terrenys de les muralles,¹⁰ decisió que s'explica evidentment pel fet que estava discutint-ne la seva propietat al Govern, però que implicava també l'encàrrec a Miquel Garriga i Roca –a finals d'any del 1857– d'un avantprojecte per escatir «la conveniencia de que este [l'Eixample] sea más o menos extenso bajo el punto del interés general del estado y particular de la provincia».

L'Ajuntament tenia molts motius per fer un pla en aquest moment. La pressió dels propietaris dels afores per limitar l'abast de l'avantprojecte de Cerdà i de les conclusions de les corporacions n'era un. La necessitat d'aconseguir una resolució del nou govern i sobretot la de respondre des de l'Administració als interessos dels industrials i dels propietaris n'eren altres. A més, l'avantprojecte de Cerdà, promocionat per l'antic govern progressista, no devia agradar ni als uns ni als altres per motius diferents i es volia un disseny alternatiu per incorporar els terrenys de les muralles a la millora de la ciutat existent i per traduir les bases de la comissió en aquest sentit, tot matisant el de Cerdà. En definitiva, calia definir la manera com s'articularien la reforma de la ciutat existent i la ciutat nova que s'estava perfilant, i Garriga tenia, sens dubte, un interès personal a fer-ho, perquè li donava l'oportunitat de ressuscitar el pla d'eixample que havia fet l'any 1854 amb el del port.

9. Vegeu les propostes a la memòria del projecte de Cerdà de 1859.

10. Vegeu nota 1.

7.2. L'AVANTPROJECTE DE GARRIGA I LES BASES DE L'AJUNTAMENT. LA RECONDUCCIÓ DEL PROJECTE

El novembre de 1857, Garriga presentà l'avantprojecte de Barcelona. Contemplava tota la complexitat de l'operació, incloent l'eixample, la reforma de la ciutat, el port i els enllaços ferroviaris. El seu objectiu era el de proposar un *modus operandi*, a la vista del cúmul d'iniciatives contradictòries; per això té caràcter d'estudi previ, per preparar el document definitiu, que s'elaboraria eventualment per concurs. L'avantprojecte comprenia quatre variants del traçat d'enllaç entre Barcelona i Gràcia, de les quals l'Ajuntament seleccionà una que aprovaria posteriorment, a l'hora que convertia la majoria de les seves propostes en un projecte de bases que deixaria a la consideració de la comissió consultiva que convocaria l'any següent.

La memòria consta d'unes consideracions destinades a demostrar la necessitat del caràcter il·limitat de l'eixample, seguides d'una part descriptiva del projecte que després es concretaria en una «Especificación» que acompanyaria la versió aprovada per l'Ajuntament.

A la part de consideracions de la memòria defensava la ineficàcia de les muralles i la impossibilitat de fer-ne de noves, resumint tots els arguments d'ordre militar i econòmics que s'havien esgrimit els anys anteriors. També argüia amb qüestions històriques –remuntant-se fins a Anníbal– amb una especial atenció al que qualificava de desastre urbà del segle XVIII, quan s'havien destruït els barris «más hermosos y más ricos» per construir-hi la Ciutadella i els baluards de Jonqueres i d'Ostallers. Segons Garriga, se n'havia derivat una densificació tal que «apenas tocan 11,144 metros de terreno por cada [persona] cuando según cálculos del célebre Levy, admitidos en todos los países cultos, necesita 40 metros cada individuo»,¹¹ amb els subsegüents problemes higiènics, que justificaven la previsió d'un eixample grandios per refer la ciutat.¹²

Amb un gran eixample, però, no n'hi havia prou, i el que en realitat calia en una ciutat com Barcelona era preveure la manera de créixer il·limitadament. «Ya nadie piensa rodear las murallas de un gran centro de población, y mucho menos cuando sea mercantil y fabril.» Per això remetia a alguns exemples de ciutats europees –capitals o fabrils– que havien prescin-

11. Aquesta xifra de 40 metres/habitant es convertirà en una mesura de referència repetida al llarg del període; per exemple, al pla d'eixample de València (vegeu Juan Luis PINÓN, *Los orígenes de la Valencia moderna...*, València, 1988).

12. «Si Barcelona en su presente y en lo pasado tiene que deplorar los efectos de rancias preocupaciones y errores de Gobiernos poco ilustrados, ahora [...] con su infatigable actividad y con su espíritu emprendedor, no puede quedar rezagada, ni dejar de proponer al gobierno de S.M. proyectos grandiosos, que estén en armonía con el desarrollo progresivo del presente siglo» (GARRIGA, *Memoria del anteproyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona*, Barcelona, 1858, reproduïda per ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 358).

dit de les muralles i creixien, i subratllava que tots els governs ho havien entès així.¹³

El problema que Garriga pretenia resoldre era el de fer compatible el creixement continuat de les dues facetes de la ciutat, la «mercantil i fabril» i la representativa, evitant les interferències. Contradeia la comissió de les corporacions en assegurar que els barris dels obrers no tenien per què coincidir amb els de les indústries, malgrat que cap d'ells havia de ser a la ciutat central.¹⁴ Amb aquesta intenció preveia l'ampliació de les barriades de Sants i del Poblenou, properes a les estacions del ferrocarril i al port previsibles. En canvi, esperava que la ciutat, un cop eixamplada, atrauria «ricos capitalistas en beneficio del país, que hasta ahora retraía nuestra crítica opresión yendo a disfrutar su fortuna en poblaciones más desahogadas».

L'avantprojecte consistia principalment en un predimensionament de la primera fase de l'eixample, que feia a partir de l'índex de densitat, precis i acceptat, de Levy i de les disponibilitats d'aigua, sumant i precisant els arguments de Cerdà i de la comissió. Garriga, però, no feia hipòtesis sobre els ritmes i s'abstenia de fer el càlcul absolut del creixement –atès el seu caràcter d'illimitat– i per això no en volgué delimitar un àmbit i només detallà una primera zona per a l'expansió de la ciutat central, i va dibuixar amb menys detall uns eixos que solcaven tot el pla i possibilitaven el desenvolupament de les activitats industrials. Seguint l'exemple de Torí i de les ciutats dels Estats Units,¹⁵ la forma d'aquella primera zona no era radioconcèntrica –com semblava que volien els militars o els propietaris i apuntava la comissió consultiva–, per no perjudicar la situació del port, a llevant o a ponent, ni el futur de la Ciutadella.

L'originalitat principal de la proposta era que l'eixample es considerava indestruïble de la reforma de la ciutat. Eren precisament la forma de la ciutat real

13. Com París, Marsella, Ambers o Sebastopol. També citava Madrid fent palès el tracte de favor que havia rebut dels governs «[...] cuya superficie de 7.763.757 metros se halla ocupada por 300.000 personas, correspondiendo 25,879 metros a cada uno, al paso que a los barceloneses, según he indicado, solo les caben 11,144» (GARRIGA, *Memoria del anteproyecto de ensanche...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 358). Garriga cita altres ciutats per motius més específics, com quan parla de pous per a l'abastament d'aigües «sin necesidad de emplear bombas de compresión, medio costoso pero que produce muy buenos resultados en las cités de Londres y Liverpool y en otros puntos del reino vecino [...]». Tots els governs havien entès que no calien muralles, fins i tot, deia Garriga, els prussians i els austríacs, que s'estaven plantejant la transformació de Riga i de Viena.

14. «[...] y dejo para el definitivo plano, que debiera formarse en certamen público o por lo menos con la concurrencia de personas y corporaciones científicas, la colocación de los edificios públicos ya sea al centro o ya en el perímetro según sea su importancia, categoría y destino, el señalar a ciertas industrias, que por sus procedimientos o por su ruido incomoden a los vecinos, los barrios que debieran ocupar; el destinar a la clase obrera siempre atendible, elemento de riqueza y poderío para una población fabril, otros barrios con habitaciones cómodas pero económicas al alcance de sus fortunas, el reglamentar bandos de policía que alcanzasen las poblaciones comarcas para la debida uniformidad, la altura de los edificios, que en mi concepto no deberían pasar de dos o tres pisos con sótanos y desvanes, [...]»

15. Vegeu GARRIGA, *Memoria del anteproyecto de Ensanche...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 363.

i la seva possible remodelació les que definien la forma de l'eixample i de les seves diverses parts. Per això els quatre traçats alternatius que Garriga presentava tenien uns punts fixos i comuns que ell considerava bàsics i que es referien a la reforma de la ciutat vella i el seu enllaç amb la nova, que feia arribar fins a Gràcia, a la preocupació per articular-la amb el port i a l'enllaç dels trens.

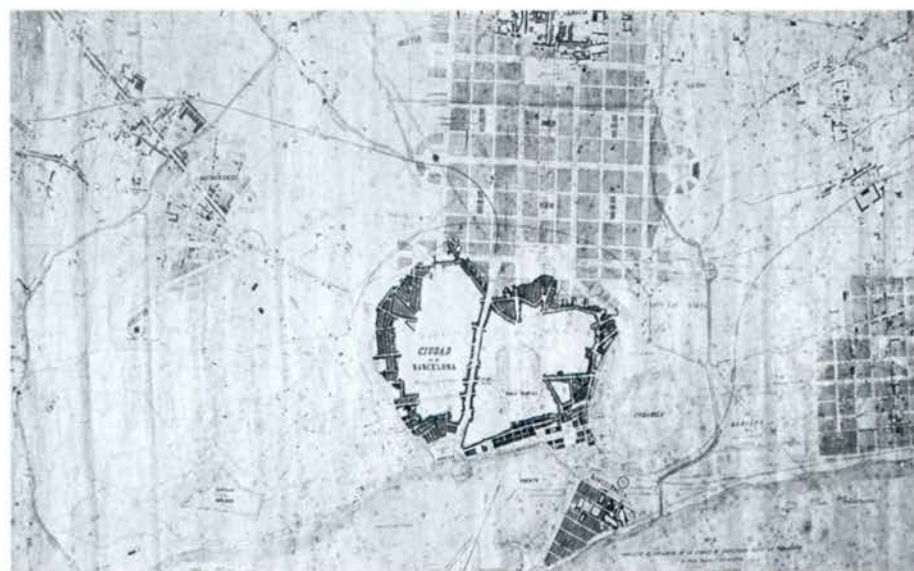
Totes les variants preveien un eix que relacionava el port amb la plaça del Besòs i un seguit d'altres places a llevant de la ciutat, enfilava el passeig Nacional de la Barceloneta i era tangent al pla de Palau. La creació d'una dàrsena entre la ciutat i el Poblenou, segons el seu projecte de port, era una altra constant, com també l'enllaç dels trens amb el port i la centralització de les línies, que feia passar totes per un eix similar a la Gran Via, com Cerdà, però soterrats. La reorganització dels trens era per Garriga un punt crucial, ja que fou d'acord amb ella que estudià solucions alternatives segons l'orientació de la malla. Es tractava d'empalmar les línies de Martorell i de Vilafranca amb les de Granollers i Mataró fent-les passar totes pel centre, cosa que obligava a canviar trams molt llargs de les línies existents, i per això assajà de tombar la trama de carrers per tal d'estalviar-s'ho al màxim.

Una altra constant que cal subratllar és el bulevard de circumval·lació, que, amb els eixos d'esventrament de la ciutat vella, era, segons l'autor,¹⁶ el que en definitiva definiria el caràcter de la futura ciutat, i en condicionaria el traçat. En aquest sentit, el traçat sembla voler mantenir el pes del focus del pla de Palau i el port, i per això desplaça l'eixample en certa mesura cap a llevant, per permetre una connexió tangencial més fàcil amb el port i la Barceloneta. Per aquest motiu la plaça de Barcelona, situada en el mateix lloc que demanava la comissió de les corporacions (on ara hi ha la de Catalunya), no tenia el caràcter de centre i monument que, com hem vist, aquella demanava.

Les obertures previstes a la ciutat vella eren, a més de l'acabament de l'eix Unió - Ferran - Jaume I - Princesa, un eix que travessaria el sector oriental de la ciutat des del pla de Palau, que seria el principal, i un altre de simètric en el Raval. Aquests tres eixos formaven una H que dividiria la ciutat en sis barris i que, sens dubte, inspirà el que proposà Cerdà l'any següent. A l'eixample es repetia aquesta disposició en sis barris, per la prolongació dels eixos de reforma i la previsió d'un passeig central perpendicular. D'aquesta manera es creava una doble simetria en el conjunt de la ciutat vella i de la nova separada pel bulevard i dividida en tres franges de llevant a ponent. El punt d'intersecció dels eixos de simetria corresponia a la futura plaça de Catalunya i Garriga hi situava un baixador de totes les línies de tren que feia confluïr a les estacions de les places del Llobregat i del Besòs i que connectava subterràniament «aprovechando la favorable disposición del terreno, cuyo nivel es más bajo en sus extremos que en el centro»,¹⁷ anunciant el model que en realitat acabaria adoptant la ciutat.

16. GARRIGA, *Explicación del ante-proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona*, Barcelona, 1857. Reproduït per ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 369.

17. GARRIGA, *Explicación...*, punt setè. *Ibidem*.



FIGURES 17 i 18. M. Garriga i Roca, «Proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona sobre la topografía de dicha ciudad y sus afueras», 28 de noviembre de 1857. Tinta color sobre tela, 160 × 90-100 cm. Escala 1/5.000. IMH, IG, 3283 i 2976. Aquestes il·lustracions corresponen a dues de les quatre alternatives presentades per M. Garriga i Roca.

Allò que justificava haver presentat quatre variants de l'avantprojecte no eren per tant els elements estructurants, que es mantenien en totes elles, sinó la forma de malla urbana de l'eixample entre la ciutat i Gràcia, que, precisament, era allò que Cerdà havia dissenyat amb més cura. Garriga la jerarquitza i la focalitza fins a l'extrem de canviar-ne del tot el sentit, i defensava la malla de illes grans (200 x 140 m) i l'amplada variada dels carrers en contra del que havia proposat Cerdà,¹⁸ com també la nucleació dels barris entorn d'equipaments locals formant una mena de superilles. Les variants representaven provatures respecte a diverses orientacions de la malla –que en algun cas arribaven a solucions absurdes– segons el traçat dels ferrocarrils i per respondre a la rigidesa de la quadrícula. Garriga plantejava així un problema que Cerdà solucionaria en el seu projecte definitiu amb la Diagonal.



FIGURA 19. M. Garriga i Roca. Avantprojecte aprovat el 6 d'abril de 1858. Aquarel·la sobre paper Canson 42 x 30 cm. Escala 1/25.000. IMH, IG, 2951.

Garriga ampliava a dos els tipus de passejos, o eixos territorials, que Cerdà considerava d'una sola amplada, i en conseqüència reduïa el ventall de tipus

18. «Mi idea dominante ha sido evitar la monotonía de una ciudad, cuyas manzanas y edificios del todo iguales como sucede en la Barceloneta confunden al transeunte y prefiero vías en todas direcciones que acortan las distancias, trazar infinidad de manzanas con fondo capaz de contener grandes patios y jardines, regularizar las calles a las de primer orden destinadas a paseos 50 metros de ancho, 20 metros a las de segundo orden, [...] por último, a las de tercer orden les bastan 10 metros» (*ibidem*).

proposat per la comissió, buscant un *juste milieu*. En la versió aprovada per l'Ajuntament, els més amples (50 m) comunicaven Barcelona i Gràcia, i els de segon ordre (20 m) asseguraven les comunicacions territorials, sobretot els dos bulevards dels extrems, que, tangents a aquells nuclis preexistents, es prolongaven indefinidament cap al Llobregat i el Besòs i permetien d'empalmar les carreteres de Madrid i França. El passeig del mig es descomponia en arribar a les places semicirculars extremes, en radis que cobrien tot el pla i el triangulaven de manera una mica confusa, en encreuar-se amb els d'altres punts focals com la Creu Coberta (actual plaça d'Espanya), la plaça del Llobregat (prop de l'actual plaça Universitat) i la plaça del Besòs (actual Estació del Nord).

Els dos passejos principals eren, però, la prolongació de la Rambla, que connectava amb el carrer Gran de Gràcia, i el que obria des del pla de Palau rompent la ciutat fins a convertir-se en passeig a l'eixample —que era l'únic que mereixia un nom propi, el de Príncep d'Astúries. Aquests dos passejos es travaven amb tres places que els unien i que, en la versió aprovada, eren en realitat eixamplaments dels bulevards i del passeig central.

Pel que fa a l'ornamentació, Garriga concretava la situació d'alguns monuments, com per exemple un palau reial a la rotonda de ponent i un palau per a «exposición general de los productos del país, de nuestros adelantos en la industria, artes, etc. [...]» a la rotonda de llevant. Proposava un panteó de persones il·lustres i un cementiri a Montjuïc, en substitució del del Poblenou, afectat per la dàrsena d'ampliació del port que preveia als terrenys de la Ciutadella. Encara que fossin pocs, eren suficients per caracteritzar parts diferenciades de la ciutat i per articular-ne els grans eixos. Fixem-nos en particular en el palau de la indústria i les arts, que situava en l'encreuament de l'eix que sortia del port i dels eixos radials que enllaçarien amb els accessos de terra i que també tancava visualment el passeig central, limitat a l'altre extrem pel Palau Reial. Era l'edifici que Garriga s'imaginava, en el seu Pla d'Eixample de 1854, com un Palau de Cristall, després d'haver-se'l volgut inventar el 1848 per a la plaça Reial, comunicant-lo directament amb el port, i que el 1852 havia tornat a proposar en una gran plaça al capdavant de la Rambla. Ara també el situava en un punt de confluència entre eixos de caràcter diferent.

Amb aquest avantprojecte, Garriga potser intentava recollir tot el cos de doctrina que significava el de Cerdà i enriquir-lo amb una nova sensibilitat, però en realitat posà en evidència les discrepàncies entre l'historicisme de la seva formació d'arquitecte i el reduccionisme funcionalista de l'enginyer. Perquè a pesar dels punts de contacte amb la voluntat racionalitzadora de Cerdà, del seu interès per les infraestructures d'accés, de la seva preferència per la malla rectangular i la higiene, l'avantprojecte de Garriga responia a la preocupació per l'ornament i per l'estructuració del procés de transformació del dictamen de la comissió de les corporacions. Era la formalització de la ciutat industrialista que volien les corporacions encarnades en aquella comissió, que advocaven per una ciutat amb els atributs de les grans capitals europees. Potser l'apartat de la memòria de Garriga on això es feia més explícit és el següent:

En el siglo presente en que se aprecia todo lo grande y lo bello, en que los hombres desean desenvolver ampliamente sus ideas, en el que no hay dificultades insuperables, en el siglo del vapor, de la electricidad y de las vías férreas, en el siglo de agigantadas empresas, tales como el túnel en el canal de la Mancha, la vía férrea subterránea de París destinada a centuplicar el inmenso tráfico de aquella grandiosa capital, las ciudades flotantes para recorrer el universo, y otras y otras no podemos contentarnos con un limitado ensanche. ¿Y qué razón podría justificar el privar a la segunda capital de España, de su natural y progresivo desarrollo? Se cree acaso que el genio de sus habitantes ha degenerado en punto a actividad? Carecemos tal vez de industria para levantar una ciudad que rivalice con las primeras del mundo? La posición de Barcelona en el centro del Mediterráneo dejará de llamar a su puerto el comercio de todas las naciones, cuando el istmo de Suez acorte las distancias, y facilite las comunicaciones con los países mas remotos, si los buques tienen fácil entrada y seguro abrigo en nuestro puerto? Dejará de crecer nuestra industria, tan luego como tenga espacio en que moverse, multiplicándose hasta el punto de bastar al consumo del país? Podrá menos de elevarse a una cifra fabulosa la que Barcelona ponga en las arcas del Tesoro por su nueva contribución de inmuebles, y más aún por la incalculable multiplicación de su comercio, y por sus industrias de todas categorías?¹⁹

En definitiva, el problema estaria a fer compatible la ciutat productiva amb la monumental, cosa que s'aconseguia controlant el procés d'eixamplament des de l'origen a la ciutat existent, amb la zonificació d'àrees i amb la jerarquització clara dels carrers de cada barri. Les indústries i els trens els podien posar la iniciativa local però l'interès de l'Estat no estaria en el valor econòmic immediat dels terrenys de les muralles, sinó en la «cifra fabulosa [...] que Barcelona ponga en las arcas del Tesoro» si es destinaven a «levantar una ciudad que rivalice con las primeras del mundo», situant-hi els bulevards i l'ampliació del port. En conseqüència, la batalla institucional s'havia de produir per aquesta dos elements bàsics i la clau de l'èxit estava en el destí dels terrenys de les muralles.

No ha d'estranyar que precisament en aquesta època el projecte del port també es replantegés i que entre la presentació de les quatre versions de l'avant-projecte i l'aprovació d'una d'elles per part de l'Ajuntament, Garriga tornés a fer una memòria, signada al 25 de gener de 1858, per justificar la necessitat urgent de fer-hi obres, basada en l'interès nacional del port de Barcelona.²⁰ La memòria acompanyava un plànol que no era altre que el del *Proyecto de Ensanche de la ciudad y conclusión del puerto de Barcelona*, amb un pressupost de les obres per fer aquella conclusió del port.

19. GARRIGA, *Memoria del ante-proyecto de ensanche...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 360.

20. Vegeu IMH Obreria C-XIV-145. Es tracta d'una memòria de Garriga del 1858 inclosa en el *Proyecto de conclusión y mejora del Puerto...*, *op. cit.*, on diu: «el Gobierno de S.M. debe, en bien de la Nacion, ocuparse con preferencia y hasta con predileccion del de Barcelona, ya por la posición céntrica que ocupa en el Mediterráneo, ya [...] por último porque es el único puerto de este mar, que mejorando sus condiciones, puede parangonarse y quiza viniendo el tiempo superar al de Marsella [...]».

Garriga hi tornava a fer palesa una concepció de planejament flexible en el temps, modificable d'acord amb les diverses contingències del procés de projecte i construcció, que fou una idea constant de les seves propostes, tant les d'obra pública com de plans per ciutat. Tractà sempre de definir un pla obert amb els mínims elements que fessin possible engegar el procés, acompanyat sempre d'una imatge finalista i suggeridora que estava disposat a modificar en futures etapes si se'n demostrava la necessitat.²¹ En conseqüència, proposava un ordre de prioritats on, en quart lloc, després dels dics de tancament, tornava a proposar el seu projecte de magatzems i tendes a sota del passeig de la muralla, al qual afegia «un embarcadero regio al extremo de la Rambla y dos rampas, una en la plaza de S. Sebastián y otra en el embarcadero y una escalinata doble en la Plaza del Duque de Medinaceli». La resta d'obres s'anirien fent a mesura que el port fos més freqüentat en oferir una seguretat millor i augmentar la comoditat per als vaixells.

y ojalá que llegue la ocasión, antes de concluir las obras [que havien de durar deu anys] que hemos indicado, a imitación de lo ocurrido en la favorecida Marsella que ha construido como por encanto una tercera dársena, apenas concluida la segunda.

La memòria expressa clarament l'estreta relació que, per al seu autor, tenien la millora del port i la reestructuració de la ciutat. Garriga insistia a voler situar una nova dàrsena en els terrenys de la Ciutadella, a llevant de la Barceloneta, i en la previsió d'un moll a la muralla de mar; ambdós, punts cabdals en el seu projecte de conjunt per a Barcelona, que ara ja incorporava simultàniament la reforma i l'eixamplament, com ho faria més tard el seu competidor, que continuava essent Soler i Glòria.²²

També en aquesta ocasió hi ha correspondència entre Garriga i alguns homes influents a la cort,²³ cosa que demostra que durant tot l'any 1858 i

21. «El plano que tenemos el honor de acompañar, no se concreta a las obras necesarias y perentorias, cuya dilación podría ser causa de infinitas desgracias y de la pérdida de cuantiosos intereses, sino que se estiende a indicar las que pueden ser objeto de un porvenir más o menos lejano, a proporción que lo exija la prosperidad de la Marina y las necesidades del comercio, mientras la esperiencia y los nuevos estudios que deberán hacerse mas adelante nos demuestren el camino que deberemos seguir para el desarrollo y ensanche de lo existente, o para la creación de nuevas dársenas.»

22. «[...] creeríamos antes mucho más oportuno, la construcción de una pequeña dársena entre la Aduana y la Ciudadela, que si se tuviese por conveniente y las circunstancias lo exigiesen, podría estenderse hasta la carretera de Francia, lamiendo el foso de dicha fortificación, y pasando por el lado del paseo de San Juan. Esta dársena sería excelente por su situación para las faenas de carga y descarga, por la facilidad de trasladar desde este punto los cargamentos dentro de la ciudad o a sus afueras» (*ibidem*).

23. El juny de 1858 es signà una proposició per aconseguir la concessió de la construcció del port amb més bases per a la contracta, pel que es desprèn d'una correspondència que es troba a l'IMH Obreria, C-XIV-145. La proposició anava acompanyada de l'escrit de Garriga que hem extractat. El 27 de febrer de 1858 un tal Jacinto (deu tractar-se de Barrau) escriu a Pau Pèlach, que

almenys fins l'abril-maig del 1859 la qüestió del port estava en discussió a les Corts i que fins al final Garriga tingué esperances de veure el seu pla aprovat. Pau Pélach, diputat i principal promotor del projecte, escrivia a Garriga el març de 1859 dient-li que «según las noticias confidenciales que se me han dado y le explicaré a V. parece que a pesar de todos los proyectos y de todo lo que se ha hecho hasta aquí por otros lados, tendremos el camino expedito para salir triunfantes».

Com veurem, el camí no estava en realitat tan «expedit» ni pel que fa al seu projecte per al port ni pel de la ciutat en general, que aquell any havia reelaborat en el seu avantprojecte d'eixample.

L'avantprojecte de Garriga fou aprovat per l'Ajuntament el mes d'abril del 1858 i tot seguit remès al Govern. Mentrestant el mateix Garriga ja tenia llest, des del 9 d'abril de 1858, un pla de reforma de la ciutat del qual, per motius argumentals, no parlarem fins més endavant, però que cal tenir molt present perquè de l'aixecament i de la rectificació de la ciutat existent emergia una nova lectura de la ciutat que ell fou el primer a fer i que reforçava les seves tesis sobre la importància dels terrenys de les muralles per a la transformació de la ciutat.

Recordem ara que l'avantprojecte de Garriga –que imbricava estretament la reforma i l'eixample– formava part de l'ofensiva que l'Ajuntament havia iniciat amb la voluntat de fer front a les pretensions dels propietaris de l'eixample i convèncer el Govern, propietari dels terrenys amb expectatives més immediates, que respongué, per fi, amb la Reial ordre de desembre de 1858 traient l'assumpte de mans dels militars i passant-lo al Ministeri de Foment.

Aquesta reial ordre definia les zones militars de la muntanya de Montjuïc i de la Ciutadella, des del mar fins a la carretera de Vic, i, per tant, confirmava el creixement cap a Gràcia com l'únic possible, com havia previst l'avantprojecte de Garriga, i en canvi impossibilitava la realització a curt termini de la dàrsena del Poblenou. D'acord amb això, l'Ajuntament, però també els propietaris, feren les seves passes.

No cal dir que la proposta de Garriga no havia satisfet els propietaris del passeig de Gràcia, que dos mesos després de presentada per l'Ajuntament van fer

és el principal promotor del projecte de Garriga en aquesta fase, i li diu: «[...] querido amigo: Por mi yerno le supongo enterado de que los planos de Garriga y la esposición y proposicion fueron presentados [...]. El Señor Ministro ordenó que se reunieran todos los antecedentes [...] es asunto [...] que tropieza con la dificultad de una medida legislativa acordada por las últimas constituyentes a favor del proyecto de Soler que patrocinaron entonces los diputados. Opinase sin embargo, que el proyecto Soler es inconveniente, escesivamente costoso e inadmisible [...]»

Josep Gener escrivia a Garriga el 3 de gener de 1858 per dir-li: «Mi paisano y dueño: Hoy he entregado a la mesa de las Cortes la esposición de V. y los dos opúsculos. Mañana se dará cuenta a las Cortes y pasaran a la comisión nombrada de resultas de la proposición a favor de los planos de Soler. Advierto a V. que el suyo no entra en juego, segun he visto. El de Soler y el de Girona son los que se discuten. El 1º tendrá 4 votos en la comisión y el 2º, 3. Yo soy de la Comisión; pero me pongo al lado de Madoz y Degollada, no solo porque no entiendo la cuestión de puertos, sino porque me recomiendan el proyecto Soler. Anda V. pues listo si quiere lograr algo. La discusión en las Cortes tardará mucho todavía.»

pública una contraproposta en una *Memoria acerca las ventajas de llevar desde luego a efecto el Ensanche de Barcelona por la parte de Gracia* i un plànol (31 de gener de 1859), on defensaven un projecte menys ambiciós:

Pero debe adoptarse un proyecto que sea razonable, no pensamientos gigantescos que raras veces pueden llevarse a efecto. La ciudad de Barcelona no puede equipararse con las de Londres y de París, ni con la corte de España. Es población de segundo orden [...]

En conseqüència, proposaven un pla amb carrers de 20, 15 i 10 metres (la majoria) que, suportat sobre el passeig de Gràcia, que ja existia, es formaria amb illes de 192 x 124 metres, i reduïen l'aplicació de l'índex de Levy al càlcul de la densitat zonal de l'eixample i no, com feia Garriga, al de la densitat bruta del conjunt ciutat vella - ciutat nova. Era per tant un pla molt més dens, amb illes molt similars però amb una estructura molt més pobra pel que fa al repertori d'espai públic i al seu dimensionament. Respecte al sòl per a equipaments, consideraven que l'Administració l'havia d'expropiar posteriorment, anticipant-se així al que en realitat passaria.

Els propietaris del sector més central de l'eixample justificaven la petita envergadura del seu pla (comprenia 96 hectàrees enfront de les més de 435 de l'avantprojecte de Garriga) per no perjudicar els propietaris de l'interior de la ciutat; en altres paraules, per mantenir conjuntament el monopoli:

Los propietarios de las afueras no pueden tampoco proponerse lastimar los intereses creados en el interior de la ciudad, sino favorecerse, recíprocamente hermanándolos, y condenando todo cuanto tenga por objeto perjudicarse recíprocamente. Nadie desconoce que si fuera posible levantar en diez o doce años todos los edificios de que son susceptibles los terrenos de la nueva zona edificable con las ventajas que faltan en la ciudad antigua, quedarían perjudicados muchos propietarios de ésta; porque sus habitantes naturalmente preferirían trasladarse a las habitaciones que les ofrecieran todas las comodidades.

Per posar en harmonia la part antiga i la nova, recolzaven la proposta de boulevard «en subrogación del camino de Ronda» perquè això no costava diners: «Es probable que con una reverente súplica al gobierno de S.M. se consiga la cesión de la parte necesaria de sus terrenos para dicho paseo.»

La resposta de l'Ajuntament a les iniciatives governamentals d'una banda i dels propietaris de l'altra fou la creació, amb data 23 de febrer de 1859, d'una comissió consultiva, a la qual va remetre, per a la seva constitució el dia següent, un ofici i unes bases per al plànol d'eixample.

L'Ajuntament plantejava, en l'ofici, els temes que la comissió havia de tractar –manera de fer el plànol, bases de traçat, bases econòmiques, etc.– i subratllava la urgència de la resolució, versemblantment perquè coneixia la imminència del projecte Cerdà. A més, també preguntava retòricament a la comissió si es podien donar llicències, atesa l'existència de demandes per

edificar, i adjuntava una ressenya dels treballs sobre el tema fets per l'Ajuntament.

Les bases remeses per l'Ajuntament eren les que havia elaborat en paral·lel a l'avantprojecte de Garriga, i les presentava com les de la comissió de 1855, lleugerament modificades «para facilitar la realización de tan importante mejora». En realitat les modificacions no eren tan menyspreables. Vegem-les per constatar que, en termes generals, seguien els criteris de l'avantprojecte del nostre arquitecte, cosa que no era gens casual ja que devia haver estat l'encarregat de redactar els nou documents.

A part de refondre alguns articles sense canviar-ne el contingut, donava fins a cinc amplades diferents de carrers, que incloïen tots els tipus proposats fins aquí pels diferents documents, tot restringint encara més l'ús dels carrers en corba; argumentava sobre les alçades diverses de l'edificació seguint els mateixos criteris de la comissió de l'any 1855; simplificava dràsticament la llista d'equipaments, que quedava substituïda per un «y demás edificios que se consideren necesarios». També actualitzava alguns temes com el de cementiris, d'acord amb el treball d'una comissió que n'havia definit la localització recentment, modernitzava el tractament de les clavegueres i obligava a substituir «el actual y perjudicialísimo sistema de letrinas».

Fins aquí, les diferències només són de matís, però n'hi havien de més significatives que coincidien amb les propostes personals de Garriga.

L'article segon obligava a preveure la direcció de les línies de tren segons els carrers projectats —«Sujetando la dirección de las vías férreas y estaciones de las mismas al trazado de las calles que se adopten»—, en contradicció amb les bases del 1855, que deien exactament el contrari: les vies de tren eren inamovibles. A més desapareixia el tren de circumval·lació com a exigència de les bases i també tota referència al port de les hortes de Sant Beltran. Tampoc s'esmentava la localització de cases per a obrers o pobres, i es modificava tot allò que parlava de la localització d'establiments perillosos o insalubres, que les noves bases no permetien enlloc del futur nucli urbà.

Hi havia un petit matís de redacció, molt simptomàtic pel que fa a la paternitat del document, que consistia en el fet d'evitar l'apel·latiu de «nueva población» per referir-se a l'eixample i utilitzar el de «misma población», referit al conjunt de ciutat vella - eixample.

Es evident que aquestes bases corresponien, en tot allò que afectava els entorns immediats de la ciutat vella, al projecte de reforma i bulevards de Garriga i Roca, que per aquelles dates ja estava fet, tal com tindrem ocasió de veure. Es tractava de convertir en norma aquell projecte encara no aprovat per l'Ajuntament.

Tant aquest projecte de bases com l'avantprojecte i el plànol dels bulevards de Garriga s'han d'entendre amb un únic propòsit, que era el de recuperar el protagonisme en la transformació de la ciutat per part de l'Ajuntament, que no volia de cap manera la separació entre l'eixample i la reforma interior de la ciutat. Es tractava d'una reformulació de la idea de capitalitat de Barcelona, i la màxima

atenció es posava a definir les articulacions espacials que caracteritzessin les diferents parts del nou conjunt, que s'entenia com un artefacte complex en creixement continu. La ciutat que en resultaria, dintre de tot el sistema territorial drenat per les infraestructures, es compondria de diferents parts caracteritzades per la seva posició relativa, pel seu enllaç amb aquelles infraestructures territorials, per la seva morfologia urbana i pel caràcter (funció-forma) dels seus principals monuments. Per això es pot dir que es tractava d'un autèntic cop de timó respecte a l'avantprojecte de Cerdà.

7.3. DE LES BASES DE LA COMISSIÓ CONSULTIVA A LES DEFINITIVES DEL CONCURS

Tal com hem dit, el Govern respongué a l'ofensiva de l'Ajuntament –que li havia remès l'avantprojecte de Garriga després d'aprovar-lo el mes d'abril del 1858– passant l'assumpte al Ministeri de Foment, amb la Reial ordre de desembre de 1858. El Ministeri de Foment prengué com una de les primeres mesures la d'autoritzar Cerdà per realitzar estudis d'eixample i reforma durant un any. L'Ajuntament devia considerar aquesta mesura agressiva per a les seves competències i nomenà una comissió el febrer de l'any 1859.

Aquest cop la comissió era molt més nombrosa que la de l'any 1855, i, sobretot, molt més representativa del conjunt de les corporacions científiques, professionals i d'opinió. Per no confondre-la amb la creada l'any 1855 la designarem «comissió consultiva» o simplement «la consultiva», que és el que van fer aleshores.²⁴

Hi eren els principals diaris (*El Diario de Barcelona*, *El Telégrafo* i *La Corona*), les acadèmies (de Jurisprudència, Belles Arts, Ciències Naturals, Medicina, Bones Lletres) a més de la Universitat, l'Escola Nàutica i la Comissió de Monuments. Però –i això és molt important– hi eren presents la Junta de Comerç, la de Fàbriques, la d'Agricultura, l'Institut Agrícola de Sant Isidre, la Societat Econòmica d'Amics del País a més de les juntes de Sanitat Provincial i Municipal i també la Diputació. Els únics que no hi eren directament representats eren els propietaris del sòl.²⁵ Es pot dir perfectament que la comissió era un conglomerat d'aquelles forces vives que feia temps que defensaven el model industrialista català al qual tantes vegades ens hem referit. El seu aplec atorgava un valor transcendental a la comissió consultiva, que així va poder erigir-se en la representació de la totalitat de la burgesia barcelonina en l'afer de l'eixample.

24. Vegeu *Resoluciones de la comisión consultiva de Ensanche*, Barcelona, 1859, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 383.

25. Això pel que feia a les entitats, però, amb independència de si eren o no representants, s'hi trobaven personatges de la talla de Víctor Balaguer, Josep Ferrer i Vidal, Joan Mañé i Flaquer, Pau Milà i Fontanals, Manuel de Bofarull, Joan Agell, Manuel Duran i Bas o Elies Rogent, per citar només les persones més incisives en la història de Catalunya.

Les bases que elaborà la comissió consultiva tornaven, en general, a la redacció de les que el 1855 havia fet l'anterior comissió de les corporacions, sense fer cas de les esmenes municipals. Això no és casual, ja que els ponents d'aquella ocasió també es trobaven en la nova comissió.²⁶

La consultiva es va dividir en tres seccions, que van estudiar: a) les bases del plànol; b) els arbitris per pagar les obres; c) la llei d'expropiació forçosa i les reformes indispensables de la legislació vigent. En conseqüència, les resolucions que van fer públiques el 14 d'abril de 1859 estaven dividides en tres parts amb sengles preàmbuls i propostes de bases acompanyades d'un preàmbul i bases generals.²⁷ Aquestes darreres són les que considerarem tot seguit, tractant-les conjuntament amb les que corresponen al plànol.

Només començar, la consultiva deia, responent a la pregunta de l'Ajuntament, que no es podien donar permisos fins que no s'hagués designat la localització de les casernes i els altres edificis públics, cosa que havia de fixar el plànol d'eixample, i advertia que «la zona militar no está destruída; lo estará en el día en que se haya levantado el plano, lo haya visto el gobierno y haya designado los puntos en que se han de establecer los cuarteles y edificios públicos».²⁸ La comissió creia que el plànol s'havia de fer per concurs i «dubtava» «que nadie pueda disponer del ensanche, como de cosa propia», considerant que no es podia fer per encàrrec, en una referència implícita a Cerdà. Tampoc era partidària que es fes per cap comissió, com havia insinuat Garriga, perquè s'eternitzaria i sortiria molt car. En un altre ordre de coses, proposava la creació d'una Junta d'Higiene i Ornat, com la que exigia la llei francesa de 1852, i s'estenia en els criteris per a la composició del jurat i per quantificar els premis, per acabar demanant el plànol topogràfic dels militars i de l'Ajuntament per posar-los a disposició dels concursants.²⁹

26. Excepte Pau M. Tintorer, propietari, que era l'únic que havia formulat un vot particular, i tampoc Caietà Almirall, pare de Valentí Almirall, que era comerciant. Es pot suposar que Joan Magaz, de l'Acadèmia de Medicina, Elies Rogent, de la de Belles Arts, i Manuel Duran i Bas, de la Societat Econòmica d'Amics del País, eren els que havien donat forma a aquell primer document i ara tornaven a ser, junt amb altres, els que en donarien al nou.

En aquell moment es produí una de les poques temptatives de la burgesia catalana, durant el segle, per participar directament i des de Madrid en el redreçament de la política espanyola. Però, tal com explica Borja de Riquer, aquesta fou, un cop més, la història d'un desencís progressiu. La Unió Liberal no estava disposada a reformar substancialment el sistema polític i menys a descentralitzar-lo. Una de les primeres proves fou precisament el control i la iniciativa que sobre el pla de transformació de Barcelona acaparà el Govern, i que fou seguida de mesures en molts més camps.

27. El preàmbul de les bases del plànol estava redactat en dues parts, una que responia punt per punt a les bases que proposava l'Ajuntament, i l'altra per a les noves que proposava la comissió. Vegeu «Bases acordadas por el Excelentísimo Ayuntamiento para el Ensanche», p. 402; «Bases nuevas acordadas por la comisión para la formación del plano de ensanche», p. 406, incloses ambdues al «Préambulo de las resoluciones de la comisión consultiva remitidas al Excmo. Ayuntamiento», p. 401 i s. a *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, pàgines citades anteriorment.

28. Vegeu «Puntos comunes», dins *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 419.

29. «[...] para que sea una verdad el concurso, es de todo punto necesario que se pida a la capitanía General el plano geométrico de la ciudad que está en poder de los ingenieros, y que reducido a la escala de uno por cinco mil, por litografía o fotografía, se proporcionen de él y del plano topográfico de las afueras que posee V.E. copias a todos los que quieran concurrir al premio.»

La comissió afirmava estar plenament d'acord amb l'esperit de les bases de l'Ajuntament per fer la «nova Barcelona» completament diferent de la vella,³⁰ però en realitat el que anomenava la nova Barcelona era exclusivament l'eixample, en oposició a la filosofia de l'Ajuntament, que amb aquest terme es referia a la transformació del conjunt. La consultiva subratllava que l'eixample havia de ser prou atractiu per canviar «el centre del moviment» de la ciutat, i amb edificis prou elegants per atraure els anglesos rics que anaven a Niça a consumir.³¹ Malgrat la voluntat de fer-hi un centre «de moviment», es volia una ciutat residencial i no quedava clar com havia de respondre l'eixample a ambdós requeriments alhora.

En alguns casos els canvis responien a les contingències, com en el cas de l'àmbit del plànol, que no inclouria les zones militars de Montjuïc i la Ciutadella però hauria de preveure la possible ampliació futura per llevant «si en algun dia desaparece la Ciudadela». Aquest canvi de redacció de la primera base responia, sens dubte, al fet que el destí d'aquells terrenys per al port encara era objecte de discussió. Els trens haurien de tornar a passar pels darreres de les cases i a nivell diferent dels carrers que travessessin i per això es proposava la modificació, en el seu cas, del traçat projectat del tren de Sarrià.

En general, la comissió consultiva modificava moltes bases de l'Ajuntament per fer-les menys reglamentadores en els aspectes de localització i formals, i deixava més marge a la llibertat de composició dels concursants. Els carrers en corba només s'admetien si eren pocs i en les grans vies de circumval·lació. També es simplificava la casuística de carrers, sense canviar, però, els llindars màxim i mínim d'amplades. L'obligació de preveure un bulevard es mantenia, però sense precisar-ne la forma i la localització que especificava el document de l'Ajuntament, que, segons la comissió, representava «poner ataduras molestas e inútiles; era hacer el plano», fent una referència evident al projecte de bulevards de Garriga, que ja era conegut. Pel mateix motiu, desapareixien totes les places i jardins a què obligava l'anterior redacció –i que també formaven part del disseny de bulevard de Garriga– i es reduïen a una referència genèrica a la necessitat d'aquests tipus d'espais, si bé es mantenia l'obligatorietat de la plaça «fuera de las antiguas puertas del Angel e Isabel 2ª».

30. «Si la Barcelona nueva había de ser un barrio nuevo de la actual, con su aspecto sombrío, con su ventilación escasa, con sus calles formadas por líneas de altos torreones, la comisión no cree que estos barrios apartados del centro del movimiento fuesen más favorecidos que los de la Barcelona actual [...]»

31. «Y sólo haciendo de la Barcelona nueva una ciudad distinta de la antigua podrá conseguirse que vengan a disfrutar de nuestro hermoso cielo los extranjeros que se dirigen ahora a Niza o a otros puntos de Italia a pasar los rigores del invierno. No es acomodada a las costumbres inglesas nuestra edificación: he aquí porque no vienen a Barcelona el gran número de ricas familias, y potentados ingleses», *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 403.

«La comisión no debe manifestar a V.E. lo que signifique en la riqueza de la ciudad la venida de extranjeros; representan siempre una alta suma sus consumos; los adelantos de la industria no pueden con ellas sino ser favorecidos. La historia de aquellos en todas las naciones es la historia también de las emigraciones, o de sus relaciones con otros pueblos más adelantados» (*ibidem*).

Una modificació que la comissió creia important feia referència a les alçades de l'edificació, que es tornaven a reduir a planta i pis.³² Amb aquesta mesura pretenia generalitzar l'habitatge unifamiliar extensiu a l'eixample. Retornava així al que havia proposat la comissió de les corporacions de 1855 però ampliant-ne l'argumentació amb idees manllevades de Cerdà, que havia defensat les cases baixes i esponjades amb la intenció de diferenciar l'eixample de la ciutat i ocupar el màxim de territori en un termini curt per greuges comparatius entre propietaris del sòl urbanitzable. El preàmbul de la comissió ho expressava com segueix:

El bello ideal de la Comisión es que se viva en la ciudad como se vive en el pueblo, siendo el hombre rey de su casa, así como es rey de si mismo. Cree que esto tiene visos de una saludable influencia. Cree también que esta es manera de alcanzar que el ensanche aproveche no a contadas personas (si les aprovechase) sino a un gran número, a todos los que tuviesen terrenos dentro del espacio comprendido en el plano. Cree por fin que esta es la manera de hacer de la nueva Barcelona una cosa distinta de la actual; y ya ha dicho antes que sólo siéndolo, y siéndolo mucho, el ensanche, es decir la distribución de la población y la comodidad de la misma, se pueden realizar prontamente, y venir a conocernos y a enriquecernos los extranjeros.

Malgrat el que pugui semblar, la qüestió de les alçades de les cases emmascarava una discrepància profunda entre la comissió consultiva i l'Ajuntament sobre el model de localització de l'habitatge obrer, que també estava relacionat amb la tipologia jeràrquica de carrers. Una mateixa casa, si tenia prou pisos, podia allotjar diferents classes socials amb habitatges de qualitat decreixent des del principal fins a les golfes, i el mateix podia fer un barri, si oferia una diversitat suficient de carrers de més o menys centralitat relativa. Això era el que volia evitar la comissió, coincidint amb Cerdà per motius diferents, enfront de l'Ajuntament, a qui preocupava la segregació per barris.³³

La comissió creia bàsic de liberalitzar al màxim la forma i composició de les cases: «no pudo dejar de presentarse más benévola en cuanto a dejar el individuo hacer, dentro lo lícito, lo que más le plugiera. En nombre de la simetría y de la uniformidad no se ha atrevido a exigir nada». En això també coincidía amb Cerdà, contra l'Ajuntament, que pretenia regular les diverses situacions.

Malgrat tot, el mercat perfecte que Cerdà volia establir –en un reduccionisme economicista evident– eliminant les rendes de posició era indesitjable per a la comissió, a qui devia semblar, a més, utòpic. Si bé compartia la liberalitat i l'igualitarisme entre propietaris del sòl de la futura ciutat, en canvi pretenia

32. «Aunque de ordenanzas las bases que a la altura de los edificios se refieren y aunque ninguna o muy poca relación tengan con la formación del plano, con todo ha querido la consultiva dejar consignado su parecer en este punto, por ser tan importante.»

33. D'aquesta qüestió se'n tornarà a parlar en comentar el projecte de la Barceloneta de Garriga, que és on es planteja explícitament.

segregar-ne la indústria i la classe obrera a la perifèria. Per això es preocupava tant de definir la monumentalitat de la plaça que seria la de Catalunya, per marcar un centre no solament de moviment, com era el port en la proposta de Cerdà, sinó també un centre de valors del preu amb totes les seves conseqüències. Es tractava d'una ciutat bàsicament residencial, de cases baixes però no uniformes, ni en el seu valor, ni en el seu estatus. Es volia un centre burgès i una perifèria progressivament més barata, i per això calia definir un centre potent, element bàsic per aconseguir el model liberal de «ciutat depurada».³⁴

A Barcelona era difícil de concretar un centre prescindint de la ciutat existent, i en això es concretà el conflicte entre la consultiva i l'Ajuntament. En realitat, per la consultiva la ciutat antiga s'havia de considerar una part més de la perifèria. Evidentment, no ho deia de manera explícita però es pot deduir de la seva defensa dels bulevards, de la insistència a diferenciar les dues Barcelones, i es desprèn de les modificacions introduïdes en forma de refosa d'articles o simplificacions —que canviaven el sentit de les bases de l'Ajuntament—, com la que feia referència a les grans vies de comunicació i a les obertures. Comparant els textos de la segona base d'ambdós documents es pot comprovar que l'Ajuntament diferenciava entre la direcció de les vies de la ciutat «antiga», on els carrers haurien de seguir la direcció dels carrers radials principals «y otras de igual naturaleza que el estudio de la mejora de la ciudad actual designe», i les de l'eixample, que haurien de relacionar la ciutat amb els pobles veïns. En canvi la consultiva no feia aquella diferenciació i obligava a projectar la direcció dels carrers, en general, «con independencia de la ciudad antigua» i a enllaçar les principals vies existents a la ciutat amb les de l'eixample, reduint les reformes a les estrictament convenientes «como parece serlo la de una, que partiendo de la ciudad nueva se prolongará hasta el frontis de la catedral». De mirar-se la ciutat nova des de l'antiga s'havia passat a fer-ho a l'inrevés, i si abans els carrers havien de seguir les direccions dels antics, ara s'exigeix la seva independència. En conclusió, l'aportació de la consultiva feia més abstractes les bases, les simplificava i exigia unes densitats més baixes, potenciant la imatge d'una ciutat residencial, però situava un nou centre —que volia magnífic— a la plaça de Catalunya, desentenent-se de la ciutat vella.³⁵

L'Ajuntament va fer molt poc cas, o com a mínim un cas molt relatiu, de les bases de la comissió consultiva, ja que les bases definitives que publicà amb la convocatòria del concurs, les va modificar substancialment, tot acceptant-ne però algunes aportacions:³⁶ el tema del bulevard quedava redactat de manera genèrica sense prefixar un traçat concret, tal com volia la comissió, i també es

34. Com hem vist que l'anomenava Roncayolo parlant del preludi a la «haussmannització». Vegeu paràgraf 3.3.

35. A pesar d'això, la comissió planteja una base nova de regularització de sobrants de carrer, principalment de reforma: la parcel·la, amplada i profunditats mínimes per edificar, que fixava en 200 m², 6 m i 6 m respectivament.

36. Les «Bases del concurs de Projectes d'Eixample» són del 15 d'abril de 1859 i estan publicades per Manuel TORRES *et alii*, *Inicis...*, *op. cit.*, p. 68 i 69.

mantenia la superfície mínima de parcel·la de 200 m², com també la simplificació de la casuística d'amplades dels carrers i d'alçades de les cases, que, en canvi, es fixaven en 96 pams, tal com volien Garriga i l'Ajuntament, però sense determinar cap secció concreta. En general també s'acceptava el criteri de major liberalitat formal defensat per la consultiva.

Els temes que es modificaven més eren els que feien referència a l'estructura de comunicacions i al caràcter del creixement de l'eixample. Si l'article primer concretava la proposta de la consultiva de possibilitar el creixement cap a llevant en afegir «estendiéndose hasta el Besós» demanant que es dibuixés amb tinta diferent el traçat sobre la superfície de la Ciutadella, s'introduïa un article segon que subratllava el caràcter de creixement de l'eixample respecte de la ciutat vella i, en conseqüència, a l'article següent, relatiu a la direcció dels carrers, es tornava a la redacció inicial de l'Ajuntament, subratllant el caràcter d'enllaç entre les dues ciutats:

Enlazando cómoda y naturalmente la Ciudad actual con la nueva, ya por medio de las principales vías de comunicación que hoy existen, ya proyectando otras nuevas, ya también marcando la manera de ensanchar las secundarias que miran hoy al campo y las mejoras que a este objeto sean susceptibles, para que el enlace y comunicación de los barrios actuales con los nuevos tengan el acceso necesario en todos los puntos.

Si comparem aquesta redacció amb la de la consultiva veurem que passa de parlar de vies de comunicació territorials a vies de comunicació internes de la ciutat vella. Els trens tornen a passar pels carrers i no pels fons de parcel·la, i tornen a ser modificables; a més s'introdueix l'obligació de centralitzar en una estació, o màxim dues, totes les línies. També s'havia introduït un article que posava l'atenció sobre la comunicació i accés entre el port i la ciutat nova, però redactat de manera que semblava induir a fer-ho a través de la ciutat vella:

14º. El enlace de la ciudad actual con la nueva en el modo indicado en la base 3ª deberá hacerse teniendo muy en cuenta el puerto, de modo que se facilite a la nueva ciudad la comunicación y acceso con aquel con la mayor rapidez y comodidad posibles.

Desapareix la referència als carrers en corba, que es devien considerar inclosos en els de forma regular, i s'introdueix un nou article sobre la direcció dels carrers d'acord amb el vent que porta implícita l'organització en malla, que no havia aparegut en cap de les bases i és simptomàtic que ho fes immediatament després de la publicació del tractat de Léonce Reynaud.³⁷ Per fi, es manté

37. «16º. Para la dirección de las calles deberá atenderse a los vientos reinantes, haciendo que las barran los que la higiene señala como más saludables, o sea, los del Norte, sin que por esto se perjudiquen la belleza de aquellas y la comodidad de los habitantes» («Bases del concurs...», dins TORRES *et alii*, *Inicis...*, op. cit., p. 69).

l'ocupació neta de parcel·la del 50 % i s'obliga a assenyalar en el plànol les superfícies, i en la memòria, el nombre d'habitants previstos perquè es puguin comprovar les densitats «de modo que cada uno tenga el espacio que higiénicamente se considere necesario para vivir con comodidad».

Aquesta última redacció de les bases es diferencia bàsicament de l'anterior en el fet de prefigurar un tipus de ciutat més central, semblant a la ciutat vella i en continuïtat amb ella, si bé millorada i on la reforma s'entén com a prèvia o necessàriament simultània al creixement de l'Eixample.

8. LA INFLUÈNCIA DEL TRACTAT DE LÉONCE REYNAUD. LA HISTÒRIA COM A CLAU DE LECTURA DE LA CIUTAT

8.1. MALLA O PROCÉS A LA BARCELONA DE 1858

L'any 1858, la discussió sobre el caràcter i la forma de la transformació de Barcelona estava en un moment d'efervescència. Als nostres efectes, hem individualitzat tres tendències: la de Cerdà, preocupat per mantenir el centre de moviment al port, definint un nou teixit racional i simple de ciutat; la de Garriga, preocupat precisament pel contrari, és a dir, per entendre la forma de la ciutat vella, individualitzar-ne els «elements primaris» i, a partir d'ells i de la localització d'unes fites significatives exteriors, definir un creixement prou complex per assimilar la varietat de situacions i requeriments que posava una ciutat moderna; i per fi, la de la comissió consultiva, que coincidia amb Cerdà en el fet de fer la nova ciutat absolutament diferent de l'existent, però definint-ne un nou centre a l'actual plaça de Catalunya per crear valors diferencials de sòl. Si bé és cert que les propostes de Garriga i de l'Ajuntament es poden entendre com intents de síntesi transaccional entre els diferents interessos en joc i les propostes més radicals de Cerdà, no ho és menys que responen a una aproximació teòrica diferent de la de l'enginyer.

A partir del seu avantprojecte d'eixample, els treballs de Garriga s'han d'entendre en relació dialèctica amb l'obra i la teoria de Cerdà. Un tipus de dialèctica fluida i àgil, amb moments d'enfrontament, però també de coincidències, que durà una colla d'anys i que obliga a considerar les bases teòriques que fonamenten la feina d'ambdós. La insistència de Garriga a fer projectes per revisar el Pla Cerdà durant quasi trenta anys no pot ser interpretada de manera banal com una dèria personal, i seria empobridor d'aconterar-se amb una interpretació que adjudiqués a Garriga el paper d'interpret dòcil dels interessos d'un grup o altre de propietaris, o explicar-s'ho exclusivament a partir de la lluita corporativista entre arquitectes i enginyers. Nosaltres ens proposem d'aprofundir en la base teòrica de la discussió, que, sens dubte, pot donar claus més útils per a la interpretació del que fou l'elaboració del projecte urbà de la Barcelona vuitcentista.

Ara bé, un cop formulat l'objectiu d'estudiar les diferències teòriques entre aquests dos personatges, es presenta un greu problema: si bé coneixem la teoria que va escriure Cerdà, l'ambició teòrica de Garriga no es concretà en cap document articulat, de manera que, per conèixer-ne el pensament no disposem d'altres textos més enllà d'algunes referències incloses en les memòries dels seus projectes.

La manca d'una sistemàtica teòrica explícita de Garriga obliga a situar la seva obra en el context cultural en què es produí, tasca que ens ocuparà la resta d'aquesta segona part, on, a partir d'aquell context, intentarem esbrinar les creences profundes que feien que Garriga i d'altres autors consideressin necessari d'esmenar la trajectòria que seguia la transformació de Barcelona a partir dels plans de Cerdà. La qüestió també es pot posar a la inversa i preguntar-se per què Cerdà va considerar necessari fer una teoria per defensar vehementment i precisament el seu projecte en el si d'aquell context cultural.

Això és tant com preguntar-se quins problemes plantejava la transformació de Barcelona i quines alternatives existien per a aquella transformació. Si bé aquí ens referirem al context cultural, en un proper capítol analitzarem aquells documents on Garriga féu referències teòriques més explícites, sobretot en els seus projectes per a la Barceloneta i per als bulevards, enfrontades a la visió més utilitarista de Cerdà, i on defensà la necessitat de jerarquització de la trama, el valor de la centralitat i del caràcter representatiu de la ciutat, per respondre a les qüestions del control del creixement físic de la ciutat: esquema ordenador per distribuir els centres, els equipaments, les activitats i la relació amb el port i el ferrocarril.

Vist amb perspectiva, el que sorprèn més de la discussió del projecte de Barcelona és la seva «maduresa», la qual cosa només s'entén si es té en compte que fem la crònica d'una transformació anunciada: els protagonistes feia temps que sabien que l'haurien de fer, de manera que seguien molt de prop la trajectòria de totes aquelles ciutats que anaven més avançades en el procés. Les referències a ciutats estrangeres són constants en Garriga, en Cerdà i en d'altres tècnics, metges i reformadors de l'època. Ara, si bé coneixien ciutats d'arreu –de primera mà o a través de descripcions gràfiques i escrites o simplement orals–, pel que fa a teories sobre la ciutat, podem afirmar sense gaire risc d'equivocar-nos que la seva procedència era bàsicament francesa i que aquestes arribaven principalment a través de la *Revue Générale de l'Architecture*, dirigida pel fourierista Daly, com ja hem comentat.

Ja hem posat en relleu la continuïtat dels tractats arquitectònics neoclàssics en la visió dinàmica de la transformació urbana que va proporcionar Fourier i la seva teoria dels tres cercles concèntrics. També hem posat en relleu l'interès dels seus deixebles en la mobilitat i la centralitat per definir la ciutat capital moderna –encarnada en el seu paradigma, que era París– i redistribuir sistemàticament i equilibrada el territori, amb una nova jerarquia que considerés des de la cèl·lula productiva bàsica, representada pel falansteri, fins a la capital. El dels fourieristes era un model apte per actuar en una realitat consolidada com

l'europea, on la qüestió no era la colonització *ex novo* sinó la transformació d'un sistema territorial i urbà heretat amb nous mecanismes i objectius.

Enfront d'això, l'altra referència recurrent era la malla indefinida i igualadora de la ciutat americana. Els tractadistes arquitectònics i els fourieristes denunciaren la monotonia i excessiva simplicitat del «tauler d'escacs», en referència a aquell mecanisme que la ciutat americana havia adoptat i que demostrava una gran capacitat per colonitzar un territori verge, lluny de la preocupació per l'equilibri territorial.

Pot semblar paradoxal que un corrent de pensament que tenia la seva arrencada en la crítica del desordre, la desigualtat i la injustícia de la ciutat, renunciés a un mecanisme com el de la malla, que, segons els seus defensors —especialment Cerdà—, era, precisament, una resposta a aquells fenòmens. L'aversion dels fourieristes per la malla rectangular s'identificava amb la defensa de la llibertat. Hem de recordar que els seguidors de Fourier se les havien amb la ciutat real i polemitzaven amb propostes que, com la dels cabetians, consideraven utòpiques. No s'ha d'oblidar que la capital del regne imaginat per Cabet, Icària, era una ciutat hiperespacialitzada en malla, enfront de la qual enfrontaven el que Considérant anomenava «engranatges», com els de la centralitat, la diferenciació de funcions, el control formal i administratiu restringit als carrers i a les regles de densitat, separacions higièniques i de solidesa, etc., que només es concretaven en un projecte espacialitzat en el model experimental de cèl·lula bàsica, que era el falansteri. A partir de l'any 1848, la lluita contra el comunisme repressiu de Cabet esdevingué més urgent per als fourieristes, que, alhora, tenien la necessitat d'explicar el nou fenomen emergent a la ciutat de la segregació de les classes socials en els diferents barris.¹

1. Vegeu paràgraf 3.3.

Vegeu Etienne CABET, *Voyage et aventures de Lord William Carisdell en Icarie, traduits de l'anglais de Francis Adams (E. Cabet) par Th. Dufruit*, París, Edicions H. Souverain, 1840.

Vegeu també Jordi MALUQUER DE MOTES i Anna RAMSPOTT, «Romanticisme i Saint-Simonisme a Catalunya en temps de la revolució (1835-1837)», *Recerques*, núm. 6 (1976), Esplugues. Entre la ciutat formalització d'Icària i el traçat d'eixample de Cerdà hi ha molts punts comuns, si bé la intenció és absolutament contraposada.

«[...] las calles son completamente derechas y anchas. Hay cinquenta calles grandes que cruzan la ciudad paralelamente al río, y cinquenta que la cruzan perpendicularmente. Las demás son más o menos largas. Las que están punteadas en negro, y que llegan juntas a las plazas, tienen árboles, como los boulevares de París. Las diez grandes señaladas en rojo, son calles de hierro; todas las amarillas son calles con carriles artificiales y las azules son calles con canales.»

«Contempla en primer lugar la construcción de las calles! cada una tiene ocho carriles de hierro o de piedra para que circulen los coches de cuatro en fondo: dos pueden ir en un sentido y dos en otro. Las ruedas no salen nunca de esos carriles y los caballos no salen nunca de la acera intermedia. Las cuatro aceras están empedradas con piedras o guijarros, y las demás bandas de la calle están soldadas con ladrillos. Las ruedas no forman barro ni levantan polvo, los caballos casi nada, ni tampoco las máquinas que van sobre ruedas, como el tren.

«Observa, además, que todos los grandes talleres y almacenes están situados a orillas de las calles-canales y de las calles-ferrocarril; que los carros, siempre poco cargados, pasan sólo por esas calles; que por las calles sin carriles solo circulan ómnibus, y que, incluso, por la mitad de las calles de la ciudad, no circulan ni ómnibus ni carros, sino sólo cochecitos tirados por grandes perros que realizan el reparto diario entre las familias» (CABET, *op. cit.*).

La lluita contra la ciutat alternativa de la utopia cabetiana i l'aprofundiment en el coneixement i l'anàlisi dels fenòmens en curs a la ciutat real els portaria, en una trajectòria paral·lela a la de molts arquitectes, a la valoració de la ciutat existent tot remarcant la necessitat de millorar-la. Aquesta elaboració trobà una formulació adient en el tractat d'arquitectura de Léonce Reynaud, que fou llegit amb gran interès pels diferents protagonistes de la transformació de Barcelona, en particular per Rovira i Trias i per Cerdà. De fet els seus projectes no podrien explicar-se si no és en relació amb l'esmentat tractat.

Amb la doble referència de la teoria francesa i de la ciutat americana, tornem per un moment a Barcelona. La seva situació topogràfica, envoltada d'una plana gran i amb expectatives d'una ràpida ocupació, amb un centre minúscul atesa la seva importància, i amb uns suburbis distants i en ràpid creixement, era excepcional en el context europeu. Com també ho era la seva lluita per situar-se, en el context espanyol i europeu, en un rang superior de capitalitat sense l'ajuda de l'Estat. Per això, la reflexió basada en l'equilibri territorial planificat des de l'Estat francès que feien els redactors de la *Revue Générale de l'Architecture* no era assumible en totes les seves conseqüències, i a pesar de les crítiques d'aquella revista, la malla ortogonal no fou posada en dubte per gairebé ningú, com tampoc ho fou la necessitat d'un traçat «colonitzador» del màxim de territori. La ciutat americana continuava essent un model clar i l'únic problema era, aquí, el d'aconseguir focalitzar-la i trencar-ne la indiferència per permetre una jerarquia clara, en la direcció que Garriga defensava des de l'any 1844. O bé respondre als arguments francesos i perfeccionar-la, que és el que pretenia Cerdà. No hem d'oblidar, a més, que les referències col·lectives immediates també ho eren de malles, com en el cas del Raval, Gràcia i la Barceloneta.

8.2. EL TRACTAT DE LÉONCE REYNAUD: *TRAITÉ D'ARCHITECTURE*

«Le tracé d'une ville est oeuvre du temps plutôt que architecte.» Aquest era el lema que Rovira i Trias va posar al seu plànol, vencedor del concurs d'eixample, i de fet és la primera frase del capítol setè, «Villes», del tractat de Léonce Reynaud. Cerdà ho va remarcar en el seu «juicio crítico», però ja coneixia l'obra de Reynaud des de molt abans.²

2. El 16 de juny de 1875 va anotar en el seu diari:

«Según resulta de mi diario, me encontraba en Nîmes el día 20 de Julio de 1844. Concebí la idea primera de ocuparme en los estudios de urbanización. Traté de buscar si se había escrito algo sobre este asunto y, visto que nada se había hecho, me ocurrió la idea de realizarlo. Antes, empero, de decidirme, quise medir la extensión del trabajo que iba a imponerme. Vi que para desarrollarlo en debida forma, era necesario enterarme en todo cuanto se ha escrito en arquitectura desde Vitrubio hasta *Leoncio Renau* [sic]; de todo cuanto se ha dicho en materias de derecho desde Solón a Bentam [sic]; de lo que se ha dicho en estudios societarios desde Platón a *Prudon* [sic]; de lo que se ha dicho en higiene desde Hipócrates hasta nuestros días; de todo cuanto se ha escrito en estadística desde

Léonce Reynaud fou el successor de Durand com a professor d'arquitectura a l'Ecole Polytechnique de Paris i posteriorment professor a l'Ecole de Ponts et Chaussées.³ El seu era fonamentalment un tractat sobre construcció dirigit a l'educació. Està dividit en tres llibres.⁴ Els dos primers toquen els temes canònics d'un tractat d'arquitectura, i en destaca el tercer capítol del segon llibre, sobre calefacció, aireig i desinfecció, que així incorpora aquests temes, tan presents en la pràctica dels arquitectes francesos contemporanis. El tercer ens interessa molt més. Aquest llibre és un tractat d'arquitectura urbana, veritable catàleg dels edificis presents a la ciutat incloent-hi aquells tipus més nous del segle XIX. Només el capítol setè i últim, i això a partir de l'edició de 1858, està dedicat al tema de la ciutat, amb una òptica ben original i innovadora, malgrat recollir amb tota evidència temes de Patte i dels tractats neoclàssics del segle anterior.

Aquest capítol de Léonce Reynaud, titulat «Villes», comença amb una narració dels orígens de la ciutat seguint la forma canònica dels tractats d'arquitectura, que, però, en aquest cas queda limitada a unes quantes línies inaugurals del text; les suficients per fer una introducció geogràfica sobre la localització i un resum del procés històric que permet que «l'humble bourgade devient une cité qui prend rang dans l'histoire», per afegir tot seguit el que serà el leimotiv del capítol sencer:

Mais elle garde de précieux témoignages des phases par les quelles elle a passé. [...] Produite d'une longue suite de générations, elle conserve quelque chose de chacune d'elles.

Moisés hasta el presente; en geografía desde [...] hasta [...]; en economía política desde [...] hasta [...]; en moral o religión desde [...] hasta [...]; en filosofía desde [...] hasta [...]; etc. En presencia del cuadro de tan vasto y extenso trabajo, confieso que estuve a punto de amedramme; la circunstancia, empero, de no tener más que veintisiete años y la consideración de que no era necesario bajo el punto de vista especialista cada uno de los mentados ramos, bastando solamente conocer de cada uno de ellos la parte referente al trabajo especial que trataba de hacer, me alentaron a continuar en mi primer propósito que desde aquel momento no vacilé en elevar al rango de último, definitivo e irrevocable.» Citat per Arturo SORIA I PUIG, *Ildefonso Cerdà. Hacia una teoría general de la Urbanización*, Madrid, 1979. (La cursiva és nostra.)

3. Era arquitecte i enginyer de camins, i entre altres coses es dedicà a la planificació i construcció del sistema de fars de la costa francesa. El llibre més influent de Léonce Reynaud va ser el *Traité d'Architecture...*, París, 1850-1858.

4. El llibre primer té com a títol «Principes généraux de composition» i el divideix en capítols que tracten de la disposició, de la salubritat, de la solidesa, de la bellesa de les proporcions, de la decoració i de l'estil.

El llibre segon es dedica a les parts principals dels edificis, en particular els pòrtics, els porxos, els vestíbuls, les escales, les habitacions (*salles*), que componen el capítol primer; el segon capítol parla de patis (*cours*), jardins i fonts, i el tercer, de calefacció, aireig i desinfecció.

El llibre tercer està dividit en set capítols. El primer parla dels edificis religiosos i de la seva importància, de les esglésies i dels temples protestants. El segon tracta dels monuments honorífics, com els arcs de triomf, les columnes i les estàtues; i de les tombes. El capítol quart el dedica als edificis del lleure públics: teatres, amfiteatres, arcs. El cinquè, als edificis d'utilitat pública com ara els ajuntaments, palaus de justícia, presons, hospitals, banys, borses, mercats, magatzems, escorxadors, estacions de tren, fars, ponts i aqueductes. El capítol sisè tracta dels habitatges, cases de ciutat i cases de camp. Per fi el capítol setè parla de les ciutats i de la seva formació.

Els records del passat no solament es *llegeixen* (la paraula és de Reynaud) en els monuments: hom els troba —«ou plutôt on les sent»— pertot arreu. L'emfasi posat en el patrimoni construït i ambiental no és aquí per proposar cap política de protecció que el salvaguardi, sinó per desxifrar la morfologia de la ciutat, descartant l'atzar, que per Patte era l'única manera d'explicar-se la complexitat urbana. Per això s'insisteix que totes les irregularitats del traçat tenen una raó de ser, «ayant été serieusement meditée en leur temps».

Aquesta lectura s'aplica als diferents nivells sintàctics de la ciutat. Després del pla (la traça), els monuments (entesos com a equipaments), que malgrat estar distribuïts sense cap ordre apreciable ocupen la posició que els convé més en cada cas, ja que per un procés de decantació aglutinen la població que se'n serveix més directament. A continuació, els carrers, que si bé no són rectes, responen bastant bé a les necessitats de la circulació, ja que cada època ha obert aquells que ha considerat necessaris, «l'on reconnait que, si elles laissent quelque chose a désirer aujourd'hui, elles répondaient convenablement aux exigences de la veille». Per fi, les cases, que són d'una diversitat extrema en correspondència als diferents gustos, fortunes i posicions socials dels ciutadans.

L'existència d'un ordre profund en l'anarquia aparent de la ciutat, que és donat per la història i les circumstàncies topogràfiques locals, és la primera constatació fonamental de Reynad. La segona és el caràcter col·lectiu de l'empresa, producte de voluntats molt diverses però que «concourent harmonieusement». La paraula *harmonia* es repeteix reiteradament al llarg del capítol i és l'element «unificador» de les diferents forces individuals que construeixen la ciutat.

Més enllà de la clau de lectura que és la història i de la classificació en les quatre categories implícites a l'anàlisi —pla, carrer, equipaments i cases—, Reynaud identifica quatre variables (topogràfiques, polítiques, històriques i derivades dels costums dels habitants) que permetrien establir una llei, que, però, és d'una tal complicació, que no la podem descobrir, encara que en tinguem consciència. Per això no és possible que un sol arquitecte pugui planificar una ciutat tan rica com una ciutat de formació espontània i amb independència de la seva antiguitat. La forma desitjable i més natural és la que surt d'un procés d'aglomeració successiu que no seguiria mai una llei geomètrica com la que en canvi utilitzaria un arquitecte i que difícilment seguiria carrers rectes.⁵

Aquest procés de creixement «natural» ja no es podia donar a la ciutat del XIX per la concentració urbana accelerada de la població, i el fet que Reynaud, centrat en problemes de reforma, no aprofundís aquest problema bàsic impossibilità la utilització del seu tractat com a manual per part dels arquitectes barcelonins. En canvi la

5. «Qu'un architecte soit chargé de tracer le plan d'une ville, il voudra cependant une loi pour presider à sa composition, et ne pouvant découvrir celle que suivraient les constructions dans leur agglomération successive, si le développement était progressif, naturel en quelque sorte, il sera obligé d'en chercher une autre, [...] L'expérience prouve qu'il demandera [les bases] pour la plupart à la géométrie. Ce qu'il imaginera ce sera une forme régulière, d'une génération simple, ne comportant que des rues dirigées en ligne droite.»

discussió dels carrers rectes o «trencats» avançava, igual que la valoració de la ciutat «espontània», temes que a partir de Sitte seran objecte de debat per part del Civic Art.

Reynaud critica dos tipus de ciutat, que d'aquesta manera es convertirien en els paradigmes de la discussió i també de proposta per als seus contemporanis. El primer tipus és la ciutat de Vitruvi, que considera poc satisfactòria, àdhuc des del punt de vista del mateix autor, ja que els vents no intervenen com Vitruvi s'imaginava i perquè, independentment dels inconvenients de la monotonia, no funciona ja que tots els barris de la ciutat tenen el mateix valor a la mateixa distància del centre, la qual cosa no es dona mai en la realitat, com tampoc no ocorre mai que els fluxos es distribueixin igual en totes les direccions. El segon tipus és la ciutat en malla rectangular, de la qual cita els casos de Torí, Nancy, Rochefort, Versailles i moltes ciutats dels Estats Units d'Amèrica. Malgrat les convencions –«Les Villes ainsi tracés sont ce qu'on appelle de belles villes, par suite des fausses idées qui ont cours en matière de beauté»–, són ciutats tristes, avorridores; hom no se sent temptat de quedar-s'hi i fan enyorar fins els pitjors barris de les ciutats velles, que tenen el mèrit de la varietat i de manifestar la vida i la llibertat. Les crítiques que fa Reynaud de la malla són de diferents ordres. Pel que fa a la circulació, només serveix bé en dues direccions ja que no hi ha diagonals, les illes són totes iguals i per tant no responen a la diversitat d'activitats i tipus i no permeten matisos en les relacions amb l'exterior, que són iguals en totes direccions quan en realitat les entrades principals haurien d'estar relacionades directament amb tots els barris. Els carrers també són tots iguals amb independència del seu ús. En conclusió, només es tracta d'una aparença d'ordre:

cet ordre apparent n'est autre chose au fond que du désordre, parce qu'il est la représentation d'une loi souverainement irrationnelle, destructive d'une véritable harmonie.⁶

L'alternativa planificada als dos prototipus de ciutat ressenyats es troba segons Reynaud en l'exemple de la ciutat grega i en particular la ciutat de Rodes,⁷ que permet justificar la mateixa possibilitat de l'urbanisme, a través d'una especial relació harmònica entre les parts i el conjunt.

Amb aquesta referència, Reynaud es veu amb cor de «croquisar» aquells trets principals que ha de reunir una ciutat, en particular –i de manera aparentment arbitrària– una gran capital. A partir d'aquí, el tractat segueix un ordre canònic –semblant, per exemple, al de Patte– i comença per la localització, seguida de la

6. La crítica que es fa aquí respon a la correcció que fa Cerdà de la quadrícula amb la introducció de les diagonals que connecten amb les entrades principals a Barcelona i amb la diferenciació, encara que no generalitzada, de les amplades dels carrers. Una altra qüestió és la dels diferents tipus d'illa, que mereix una ampliació posterior en el tractat de Reynaud i que a Cerdà només es tradueix en la seva agrupació en alguns casos.

7. «Cet exemple de la ville de Rhodes prouve qu'il n'y a point impossibilité à résoudre "a priori" le problème difficile que soulève le tracé d'une ville, ou du moins qu'on peut *esquisser les principaux traits* d'un de ces vastes monuments, sans tomber dans l'écueil qui a été signalé plus haut.»

distribució o disposició general i després els monuments, per acabar amb la forma general dels components, carrers, places, pòrtics, alçades. Les qüestions higièniques, que al tractat de Pierre Patte eren les protagonistes, queden relegades a un darrer i minúscul apartat, perquè les clavegueres, cementiris, procediments de neteja, conducció d'aigua, incendis, fonts, pavimentació de carrers, etc., ja havien estat integrats en els apartats corresponents a la construcció, i han passat de ser una reivindicació teòrica (Patte) a ser una qüestió tècnica. L'ordre i els apartats que queden, fet aquest descàrrec, segueixen la mateixa lògica en els dos tractats, però en el cas de Reynaud la preocupació principal és la d'establir elements d'anàlisi racional i científica.

La localització de la ciutat capital ha de ser central, però no des del punt de vista geomètric sinó de les relacions, i a més d'acomplir uns mínims pel que fa a la qualitat de les terres, l'aire, l'assolellada, la proximitat de pedreres, i uns entorns agradables, cal que disposi d'un riu com a via de comunicació. Malgrat això, moltes d'aquelles condicions es poden aconseguir artificialment si convé als interessos generals del país, com ho demostren els exemples de Venècia, Amsterdam, Sant Petersburg i Berlín,⁸ i en qualsevol cas, i per molt avantatjosa que sigui la posició, l'establiment d'una capital obligarà a fer grans obres fora d'ella per relacionar-la amb totes les parts del territori i amb totes les fronteres, sia per carreteres, trens, rius o canals.

La idea de relació, de moviment i d'intercanvi ja apareix des de l'inici d'aquest capítol setè del tractat de Léonce Reynaud, i també la idea de la possibilitat d'intervenció per modificar les condicions de la localitat. Si això ho comparem amb la idea de la «presència» històrica en la ciutat que hem comentat al començament i de la possibilitat d'intervenció en els carrers per permetre adequar la xarxa a les noves necessitats de cada època, ens apareix una certa identitat entre les «condicions locals» del territori i la «ciutat històrica» com a base topogràfica on actuar.

És precisament aquesta relació entre la topografia històrica i la necessitat constant de transformar-la el que defineix la tragèdia de l'arquitectura i de la ciutat modernes. La resposta de Reynaud consisteix a interpretar i actuar sobre aquella realitat en termes de relacions i no de formes rígides. És, en definitiva, l'aparició de la idea d'*estructura*, si bé Reynaud no utilitza mai aquesta paraula.

Quan el tractadista passa a examinar la disposició general de la ciutat, comença per classificar la població en cinc grups amb necessitats específiques: de treballadors industrials, de comerciants, de financers i homes de negocis, de rendistes desvaçats («personnes dont la vie se passe dans le loisir que crée la fortune») i d'estudiosos o ensenyants. La seva localització a la ciutat es produeix segons el vent dominant i en relació amb altres grups: el barri industrial, a sotavent; els rics (aristòcrates i negociants), a l'extrem oposat; el comerç, al centre; i els estudiosos, a la perifèria immediata, en un lloc tranquil i barat lluny del soroll de la indústria i del «tumulte dels negocis o

8. «[...] nous ne sommes point dans une telle dépendance de la nature qu'il lui appartienne de fixer les positions de nos capitales ou d'interdire celles que nous paraissent exiger les intérêts généraux du pays.»

dels plaers». Hi haurà doncs tres grans sectors dividits per formar cinc barris, i les subdivisions que comporta cadascun d'ells i els seus límits seran normals a la direcció del vent dominant. Cada barri tindrà una fesomia (morfologia) especial definida per «les vies de comunicació», pels edificis públics i per les habitacions. La densitat de carrers serà baixa en els sectors dels rics i dels industrials, mentre que serà alta al sector comercial, que és el centre. Allà on la densitat de carrers sigui baixa, aquests seran amples, i a l'inrevés, amb l'excepció de les grans artèries.⁹

Els habitatges seran luxuosos, modestos o econòmics d'acord amb el sector a què pertanyin, però deixant el màxim de llibertat —«on se gardera bien de vouloir ranger sous une même loi celles d'un même quartier»— a la infinitat de conveniències i de gustos diferents —«que les maisons ainsi que les étages soient donc de hauteurs inégales, qu'elles diffèrent par leur largeur, par leurs ornements, par leur caractère; *elles seront dans le vrai et par conséquent dans la voie du beau*».¹⁰ La uniformitat només es justifica en llocs especials com les places Vendôme i de la Concorde o el carrer de Rivoli o bé per acompanyar un monument.

Els monuments i els edificis públics d'equipament general es localitzaran cadascun en el barri i en la posició que convingui a l'ús que se n'hagi de fer: uns al centre, d'altres a cada sector, més o menys relacionats amb el centre. A més, cada barri tindrà els seus equipaments locals, i fora del perímetre¹¹ es distribuïran els hospitals, les presons, els mercats de bestiar, els escorxadors i els cementiris. Segons l'autor, però, no s'ha d'entendre aquesta divisió en termes absoluts, com les castes d'Egipte o de l'Índia, i insisteix en la barreja que dins de cada barri repetiria l'esquema de la ciutat —«il n'est quartier qui n'ait ses oisifs, ses industriels, ses marchands et ses hommes d'étude on de finance, *et ne puisse etre assimilé a une ville* et subdivisé comme elle».

Aquesta llei de distribució de la ciutat és bàsica per entendre els termes del debat de Barcelona i es traduiria literalment en algunes propostes del concurs del Pla.¹²

Per definir la forma general de la ciutat, Reynaud també estableix una llei bastant científica, que si bé és encara molt simple, introdueix variables noves: arrenca d'una forma ideal rodona «parce que [...] rapproche d'avantage les divers quartiers», que es deforma en una el·lipse per donar més front al riu que la travessa. El·lipse que també es deforma per donar més front al vent dominant i per deixar menys superfície a sotavent del riu. A partir d'aquí, cal considerar d'altres variables que també poden influir en la configuració general de la ciutat, amb deformacions successives com, per exemple, una amplada excessiva del riu o una topografia accidentada, que hi hagi més d'un riu, o que la ciutat sigui litoral, etc. El perímetre resultant en cada cas és sempre molt accidentat i no respon mai a

9. L'expressió «densitat de carrers» no apareix en el tractat però es fa un circumloqui per explicar un concepte que avui es pot concretar així. De fet es parla del «gra de la trama» però ens ha semblat massa allunyat dels possibles esquemes de l'autor per fer-ne un ús legítim.

10. La cursiva és nostra.

11. Fixem-nos que aquí s'entén la ciutat limitada per un perímetre. Aquest problema no serà resolt tampoc per Cerdà en el seu pla de Barcelona, on els serveis de què parlem «suren» en el territori als afores immediats de la ciutat.

12. Vegeu per exemple la divisió en cinc barris del projecte Rovira.

geometries apriorístiques. El mateix passa amb els criteris de traçat dels carrers, dels quals es desprèn una imatge de la ciutat anàloga a un camp de forces on els focus principals són les entrades de la ciutat –estacions incloses–, els centres dels diversos barris, els grans equipaments situats al centre de la ciutat, el riu i els passeigs. Un cop establert aquest camp de forces, es comprèn per què algunes artèries principals es torcen, o es «trenquen», per donar servei a diferents punts.

Pel que fa al conjunt de carrers, Reynaud estableix una jerarquia de com a mínim tres nivells entre les artèries generals i els carrers dels barris, i d'altra banda considera la necessitat d'un bulevard que connecti totes les entrades per l'exterior i d'un altre de paral·lel que travessi la ciutat, equidistant del centre i del primer, per convertir-se en un passeig on es concentrin els llocs de lleure. Notem que aquest darrer tema no es justifica al mateix nivell de «cientisme» que els altres i és tant una reminiscència de Patte com, sobretot, una generalització gratuïta de la situació de París, que, però, havia de tenir una gran influència a Barcelona.

Pel que fa a l'amplada i la forma dels carrers –rectes o «trencats»–, Reynaud conclou que s'ha de tenir una justa mesura i evitar tot apriorisme, estudiant amb cura cada cas concret, tal com es fa, amb molt d'èxit, amb el traçat de carreteres.¹³ El paral·lelisme entre el traçat de carrers i de carreteres demostra la idea «d'unitat de moviment» o d'integració d'escapes present en les reflexions dels protagonistes més desperts de l'urbanística del segle XIX.

En parlar de les places i comentar la seva necessitat, l'autor no les considera part integrant del moviment circulatori –«Il faut des places dans une ville; elles donnent de l'air, rompent l'uniformité des rues et offrent les positions les plus convenables pour les édifices publics, les fontaines et les monuments honorifiques»–, i, després de criticar l'excessiva grandària de les places,¹⁴ en dona un repertori de quatre tipus que creu especialment interessants i que per a nosaltres ho són molt, especialment el primer, que sens dubte fou una font d'inspiració de Cerdà per establir els seus encreuaments, no tan sols per l'evident similitud d'unes formes absolutament noves sinó per les argumentacions de la seva funcionalitat, dialècticament contràries en els dos autors.¹⁵

13. «Qu'on prenne en sérieuse considération toutes les données du problème, qu'on les apprécie sainement, qu'on ne se laisse dominer par aucune idée préconçue, et la solution à laquelle on arrivera sera bonne sous tous les rapports. *Tel est l'esprit qui préside actuellement au tracé des routes, et lui a fait faire de si grands progrès.*»

14. Vegeu CERDÀ, *Juicio crítico de la exposición de planos...*, Barcelona, 1859 (reproduït per ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 421-433). La crítica d'aquest tipus de plaça es realitza en el judici del projecte de Rovira (ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 430).

15. Reynaud diu: «Il est rare qu'une longue direction rectiligne n'ait pas quelque chose de faux; qu'il n'y ait pas eu avantage à la dévier en un ou plusieurs points, soit pour [...], soit pour rencontrer une place publique, [...]. Et en autre côté, il est rare aussi qu'elle produise bon effet, parce quelle est trop uniforme. En vain les habitations y sont variées, elles n'attirent pas l'attention, parce qu'elles se présentent obliquement; on les voit mal, et leurs formes sont pour ainsi dire sans action sur les passants» (REYNAUD, *op. cit.*, p. 506). Amb les seves cantonades, Cerdà, tot generalitzant la plaça proposada per Reynaud, solucionà el problema plantejat pel mateix autor sobre l'excessiva uniformitat dels carrers rectes, igual que va fer amb les diagonals i la crítica d'aquell a les malles.

Reynaud acaba amb d'altres temes típics de Patte, com el de les plantacions d'arbres als carrers, el dels pòrtics —que segons ell tenen molts inconvenients i s'han de limitar a alguns llocs precisos—, el dels jardins públics, dels tendals a les voreres, i, per fi, despatxa en un petit apart tota la temàtica relativa a les alçades, higiene i conductes de serveis,¹⁶ que l'arquitecte haurà de tenir en compte perquè la seva obra no sigui «viciosa», i completament refeta amb el temps, «car on n'arrête point le mouvement d'expansion d'une grande cité, et les besoins d'une population nombreuse finissent toujours par trouver satisfaction; mais elle aura pesé lourdement sur plusieurs générations [...]».

Per mantenir la seva vigència, el traçat ha de tenir molt de respecte a la realitat topogràfica, que cal considerar element previ de projecte. Un pla d'una ciutat haurà de ser capaç d'individuïr aquells «llocs» emergents prèviament, sigui pel seu relleu topogràfic, valor històric o del costum, sigui per la seva idoneïtat. Aquests llocs són els punts que creen tensió en el territori, i defineixen el camp de forces a què ens hem referit abans.¹⁷ En conclusió, en fer el traçat d'una nova gran capital, l'arquitecte s'ha de plantejar de fer un gran monument. El concepte de monument és aplicat per Reynaud tant al conjunt de la ciutat com als elements que caracteritzen cada una de les seves parts, i s'ha d'entendre com «allò que està destinat a romandre». Per traçar aquest monument-ciutat, l'arquitecte, diu Reynaud, ho ha de fer tot adreçant-se al seu judici (a la ciència) i a la seva imaginació (l'art).

El capítol sobre la ciutat de Léonce Reynaud és un intent d'elaborar criteris objectius, tot seguint els esquemes dels tractats anteriors i en particular de les *Mémoires...* de Pierre Patte, esporgant-ne tot allò que de mitològic i d'*engagé* podia tenir. Com a bon «científic», al final del capítol comprova si els principis establerts funcionen en el cas d'una ciutat existent, i, com per casualitat, comprova que París aconsegueix tots els requisits d'aquella ciutat ideal que ha definit.¹⁸ De fet no podia ser d'altra manera, ja que és evident al llarg de tot el capítol que la referència d'entrada era aquella ciutat. Si s'hagués agafat una altra ciutat el sistema de comprovació hauria estat gairebé científic, tot i que aleshores els principis i lleis haurien d'haver estat molt més generals. De fet Cerdà féu el mateix per Barcelona i amb Barcelona, però amb un pudor científic superior, encara que no per això aconseguís de fer ciència, tal com assenyalen per camins diferents Françoise Choay i Arturo Soria y Puig. En la nostra opinió, i malgrat

16. «Enfin il foudra régler, en vue de la salubrité et de l'agrément de la ville, les hauteurs des maisons d'après les largeurs des rues, ainsi que les dimensions des cours intérieures, et établir un système complet de canalisation souterraine pour les tuyaux adducteurs d'eau et de gaz, et pour les prompt dégageement des immondices.»

17. Aquesta és precisament l'operació que hem vist fer a Garriga en el seu avantprojecte, i serà un dels motius de discrepància amb Cerdà, que, al contrari, considerarà la topografia com a obstacle que cal aplanar. L'espai de l'enginyer és abstracte i pla i els únics punts focals són els ports de mar o de muntanya de pas obligat.

18. «Mais cette ville idéale dont nous venons d'esquisser si péniblement les traits fondamentaux, elle existe, nous la connaissons tous, c'est la plus belle ville du monde, c'est la ville aimée et admirée entre toutes, aussi bien par les étrangers que par les nationaux! c'est Paris!»

la ingenuïtat aparent de Reynaud, el seu tractat conté més elements de «cientisme» que el de Cerdà, si més no perquè limita molt més el seu camp d'anàlisi: la gran ciutat capital, travessada per un riu.

El tractat de Reynaud tanca, en certa manera, un cicle que havia obert Fourier en reivindicar la ciutat existent (París) i la seva millora, enfront de la ciutat alternativa i el seu model. La seva és una postura revisionista dins la tradició fourierista. Contràriament, Cerdà, a l'hora d'elaborar el seu pla definitiu, centrà l'atenció precisament a crear un model alternatiu per superar la injustícia inherent a la ciutat existent, renunciant a acceptar cap valor de la ciutat antiga. La renúncia de Reynaud és d'una altra mena. És la renúncia a l'«engranatge» que havia definit Considérant per fer la ciutat més justa i equitativa.

Dintre del capítol setè del tractat de Reynaud, s'hi inclou una llarga citació d'un escriptor homònim: Jean Reynaud.¹⁹ Si bé no aporta res al contingut del text comentat, sí que ho fa, però, a la seva estructura lingüística i al context ideològic en què es produeix l'obra, ja que es planteja el problema de l'harmonia entre el conjunt i les parts, entre la ciutat i l'individu. Jean —que és sens dubte l'inspirador de moltes de les tesis de Léonce— diu que les ciutats construïdes amb mètode, en lloc d'apropar-se a l'ideal de bellesa, se n'allunyen —«La loi ne les a soumises à son niveau qu'en leur feusant violence»—; els carrers respiren la identitat de la dependència i no la varietat de la llibertat —«il n'y a plus de maisons puisqu'il n'y a plus de familles apparentes»—, mentre que a les ciutats construïdes sense ordre, a part d'alguns problemes d'harmonia en els particulars i en el conjunt, hi ha la veritable bellesa —«plus de veritable beauté que dans les villes conçues avec le sentiment de l'uniformité ou de l'étiquette et faussement régulières». Per això, l'estat no ha d'intervenir a l'interior de les ciutats si no és per projectar i construir els edificis públics, deixant que els ciutadans decideixin sobre les seves cases ja que són les que els representen. Això no vol dir que l'estat no hagi de controlar les construccions particulars per garantir la salubritat i la comoditat de la ciutat, com també la seva solidesa. En el cas de cases superposades, és a dir, de pisos independents, el control ha d'estendre's fins a l'interior de l'edifici.²⁰

En aquelles ciutats «no programades» hi ha un principi potent d'harmonia, basat en l'acord secret dels ciutadans, que assegura la unitat en la diversitat de l'arquitectura.²¹ Les paraules *harmonia* i *unitat* surten constantment en la citació de Reynaud:

19. Léonce Reynaud reproduïx l'article «Villes» de Jean Reynaud dins l'*Encyclopedie Nouvelle*.

20. «[...] puisque les canaux qui y assurent la circulation de l'air, de la lumière, des habitants, ne sont au fond que des appendices du système circulatoire de la communauté.» Cerdà reproduïx íntegrament aquest mateix argument. Vegeu paràgraf 9.1.

21. «[...] principe puissant de l'harmonie, et c'est dans le secret accord des citoyens les uns avec les autres que ce principe repose. C'est cet accord qui doit faire régner l'unité, sans qu'il y ait besoin de s'y appliquer systématiquement, dans la variété indéfinie de l'architecture des maisons.»

chaque rue est une harmonie dont les maisons qui la composent sont les termes, *et dont la convenance réciproque des habitants*, réunis dans le même voisinage, *est le principe*. Chaque quartier [...], forme une autre harmonie d'un ordre plus élevé. Enfin la ville [...] forme une dernière [harmonie]. [...] Et ce grand monument d'architecture [...] n'est que la figure symbolique de la société qu'il contient, et dont il n'est, pour ainsi dire, que le vêtement.

Possiblement és en aquest passatge on millor s'expressa la relació existent entre els processos constructius, fonamentalment socials i històrics, i el resultat estètic obtingut, segons Jean Reynaud, pel desenvolupament espontani de les tendències naturals que obeeixen a la mateixa llei: «le systeme unitaire des institutions et des moeurs», que només pot existir en un ordre ideal, però «toutes les villes, [...] peuvent, *par la simple manifestation de leur essence*, prétendre à la beauté».

Harmonia i unitat, veritat i bellesa, l'ideal del contracte social expressat en termes d'acord entre habitants esdevé una mena d'harmonia orgànica, és a dir, fruit d'una conducta espontània i per tant llei natural enfront de l'artificialitat cultural, coherent amb un model estètic de tipus pintoresc i vernacular on la unitat és el resultat de la varietat. Tot són conceptes que situen indefectiblement aquesta reflexió en l'ambient propi de mitjan segle passat. Ara bé, primilant una mica més, la mena de connexió que uneix totes aquestes categories palesa una vinculació directa amb la teoria de la unitat universal de Fourier. La relació esdevé encara més plausible si es té en compte que Cesar Daly, un dels principals elogiadors del tractat de Reynaud, era de fet un fourierista. Amb el seu vocabulari de resonàncies fourieristes, el que Léonce i Jean Reynaud fan és contraposar París com a ciutat real, no ja a un falansteri o a una ciutat de província, sinó a una altra capital organitzada amb criteris igualitaris i estatistes (per això la referència a la intervenció de l'estat), que, bé ho podem sospitar, era la capital d'Icària.²²

L'aparició del llibre de Reynaud és de 1858²³ i fou especialment oportuna per a la discussió barcelonina. Rovira intentà ajustar el seu esquema introduint la caracterització dels diferents barris. En utilitzar la frase de la ciutat, com a obra del temps, en el seu lema, també recolzava la seva proposta de creixement controlat en l'argument principal de Reynaud: la història com a clau de lectura de la ciutat.

Pel que fa a Cerdà, respongué punt per punt, en aquells punts de nova redacció afegits a l'avantprojecte, a la teoria de Reynaud i introduí les cantonades i la diagonal, que són suggeriments que cal anotar, en part, a Reynaud. A partir d'aquest moment, Cerdà convertiria el seu projecte per Barcelona en una *Teoría general* i és plausible pensar que amb ella Cerdà intentava respondre a les qüestions que Reynaud i els redactors de la *Revue Générale de l'Architecture* plantejaven des de l'òptica de París.

22. Vegeu d'E. CABET *Voyage et aventures de Lord Willian Carisdell en Icarie...* (op. cit.).

23. La ressenya que en féu C. Daly és a la *Revue Générale de l'Architecture...*, núm. 16 (1858), París.

Pel que fa a Garriga, els problemes que tingué en aquesta època per la malaltia i mort del seu fill l'obligaren a respondre al concurs amb documents poc acabats (encara que presentés set projectes). Però la teoria de Reynaud era absolutament funcional per a la seva aproximació al projecte de Barcelona.

9. ELS TRAÇATS DE 1859. INFRAESTRUCTURA O ZONIFICACIÓ

9.1. EL PLA DEFINITIU DE CERDÀ. CONTROL DEL CREIXEMENT O CONTROL DELS LLOGUERS. PRIMERA ELABORACIÓ D'UNA TEORIA

El mes d'abril de 1859, Cerdà signava el seu projecte d'eixample i reforma per a Barcelona, en el mateix moment en què la comissió consultiva proposava les seves bases i l'Ajuntament, sense fer-ne cas, publicava les seves pròpies per al concurs.

El projecte de Cerdà, treball titànic recentment redescobert, es titula *Teoría de la construcción de ciudades, aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona por D. Ildefonso Cerdà, ingeniero de caminos, canales y puertos*.¹ Es tracta d'una part de la seva teoria, que si bé no es publicaria fins al 1867, aleshores ja començava a formular amb certa urgència, per contraposar a les teories dels francesos. Aquest cop, a diferència de l'avantprojecte de 1855, el seu treball no es limitava a l'eixample i incloïa també la reforma de la ciutat existent, com a conseqüència de l'aparició de l'avantprojecte de Garriga, que obligava a plantejar la transformació urbana en tota la seva complexitat.²

El document consta d'una part analítica i una part sintètica, a més d'unes ordenances i d'unes bases econòmiques i, per tant, és un document complet i comprensiu del que podem anomenar un pla urbanístic, del qual, sense pretendre'n una anàlisi exhaustiva, ens limitarem a subratllar aquells aspectes nous respecte a l'avantprojecte de 1855 que puguin interessar-nos específicament.

Comencem per assenyalar la presència d'una argumentació històrica que pretén donar suport a la incipient teoria. Mentre el 1855 Cerdà basava el seu avantprojecte en l'absolut cientisme dels seus arguments higienistes, el 1859, després de la incorporació del problema processal al debat sobre la transforma-

1. Ildefons CERDÀ, *Teoría de la construcción de ciudades, aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona...*, Barcelona, 1859. Al COAC hi ha un exemplar fotocopiats de l'original manuscrit existent a l'Archivo General de la Administración Civil del Estado, lligall R.41.808.

2. El permís obtingut del Govern el gener d'aquell any ja ho contemplava així.

ció de Barcelona, i en l'obra de Reynaud, sentí la necessitat d'incorporar la història com a suport teòric del seu discurs, cosa totalment nova en ell. El títol ja palesa aquesta necessitat de teoritzar que es posa de manifest al primer document de la part analítica, immediatament després del pròleg, que consisteix en una ressenya històrica de l'expedient des de l'inici de l'època moderna fins al segle XVII i que no deixa de ser significatiu tot i que només serveix per demostrar el paper nefast que havien tingut els propietaris del sòl i les muralles, i poder criticar així les diverses mesures que, fins aleshores, s'havien pres per millorar la ciutat. Però és més definidor el contingut de la part sintètica del seu projecte, en què intenta una història del fet urbà on situar la seva pròpia teoria general.

La part analítica comença fent un zoom des d'una visió general, on reprèn totes les consideracions preliminars exposades a l'avantprojecte relatives a l'aire atmosfèric, la llum solar i la circulació de les aigües, passant per l'elecció de l'emplaçament de la ciutat, fins a entrar a estudiar aspectes particulars de la composició de les construccions o «espais coberts» i dels patis i jardins o «espais descoberts», des d'un punt de vista higiènic. Fins aquí Cerdà segueix la mateixa argumentació i mètode que en el seu avantprojecte, sistematitzant tot el cos doctrinal dels higienistes i els tractats arquitectònics, com ja havia fet en aquell primer document.

A partir d'aquí el zoom es torna a obrir cap a aspectes progressivament més generals, però abans de fer-ho, Cerdà introdueix tres incisos llargs que s'aparten de l'argumentació higiènica seguida i que titula «discussió moral o social», «discussió industrial o econòmica» i «discussió política», als quals, per la seva importància, ens referirem més endavant. Després continua el zoom en la direcció dels conjunts més agregats i passa a parlar dels aspectes infraestructurals—espais buits d'ús públic i obres subterrànies—, però aquí torna a introduir un incís en fer un «examen de las ciudades antiguas y modernas», on apareix per primer cop un embrió de la classificació de ciutats segons el seu origen i mètode de locomoció, que serà bàsica en la seva teoria, en què, però, no ens aturarem ara ja que l'analitzarem en un altre capítol.

Seguint el zoom, parla a continuació de la disposició geomètrica de les ciutats, amb una impressionant aportació de dades del món sencer amb profusió de detalls, per acabar l'apartat fent un repàs històric dels inconvenients de Barcelona des d'un punt de vista estratègic militar i policíac.³ Aquí es torna a aturar el zoom, i Cerdà introdueix un nou incís teòric articulat en tres apartats on val la pena d'aturar-se ja que hi recull temes tan importants en el debat que ressenyem com el de la relació de l'eixample i la ciutat existent i el paper del port. En els apartats següents es continua obrint el zoom i parlant de les cases, de la distribució dels carrers i de les illes, per, finalment, fer la descripció del projecte de reforma i eixample pròpiament dit.

En definitiva, el document de 1859 és una ampliació del de 1855, on a més de desenvolupar els arguments higiènics i econòmics, ampliant les referències

3. I valorar el cas de la victòria de Buenos Aires sobre els anglesos, superiors en nombre i preparació, gràcies a la disposició en malla de la ciutat. CERDÀ, *Teoria...*, op. cit., p. 241 (COAC).

comparatives d'altres ciutats, Cerdà introduí una sèrie d'incisos de major ambició doctrinal. A la vista del document original, hom té la sospita que van ser afegits a última hora, fet que confirmaria el caràcter d'urgència que l'any 1859 tingué l'elaboració teòrica cerdiana.

9.1.1. EIXAMPLE, REFORMA I PORT

El primer apartat de l'últim incís es titula «Necesidad de reformar y ensanchar las ciudades antiguas» i s'hi repeteixen tots els arguments estratègics, higiènics i econòmics dirigits als possibles opositors al Pla, i el segon apartat es titula «Principios fundamentales a que debe satisfacer la reforma» i s'hi defensa l'obertura de nous carrers com una necessitat de l'activitat portuària.

Comença així: «En toda ciudad marítima es el puerto su centro de atracción como lo es el río en toda ciudad fluvial.» S'hi esbossa la relació entre el port, les estacions del ferrocarril i els eixos viaris principals de la ciutat i del territori, per explicar la necessitat de fer esventraments a Barcelona i definir quins són més saludables segons les direccions dels vents i més idonis per a la circulació. L'argument principal és el de corregir els canvis en els fluxos circulatoris històrics, produïts per la situació de les estacions de tren:

Aumentando la prosperidad en todos los barrios para los cuales la mala disposición de las calles es hoy día una barrera para el comercio y la circulación, vendrá a compensar i indemnizarles de los daños que han sufrido algunos de ellos con la disminución del tránsito que han experimentado las carreteras a causa de los caminos de hierro y por el establecimiento de las garas [*sic*] en puntos que han venido a operar un cambio en la dirección del movimiento interior de la Ciudad.

El tercer apartat està dedicat als principis fonamentals «a que ha de satisfacer el ensanche» i s'hi planteja que l'eixample ha de ser il·limitat i no fer-se per perímetres concèntrics a la població establerta, procediment que s'assimila al d'eixample limitat. Les raons de no fixar llindars de cap mena són higièniques i de racionalitat, però es reforcen amb argumentacions històriques referides precisament a Barcelona i París,⁴ on, amb els successius eixamplaments, s'havien reproduït els mateixos defectes de la ciutat que es tractava d'eixamplar, i després havia calgut obrir carrers nous a través per pal·liar-los, sense que en resultés una solució definitiva. La conclusió de Cerdà és clara: «Pretender pues hacer los

4. «Exámínese sino en corroboración de esto lo que ha sucedido en Barcelona, con sus cuatro recintos, y lo que se ha verificado en París con los diez que ha tenido desde el tiempo de Julio Cesar, 50 años antes de nuestra era, hasta nuestros días.» La referència als articles de Perreymond és evident. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 241 (COAC).

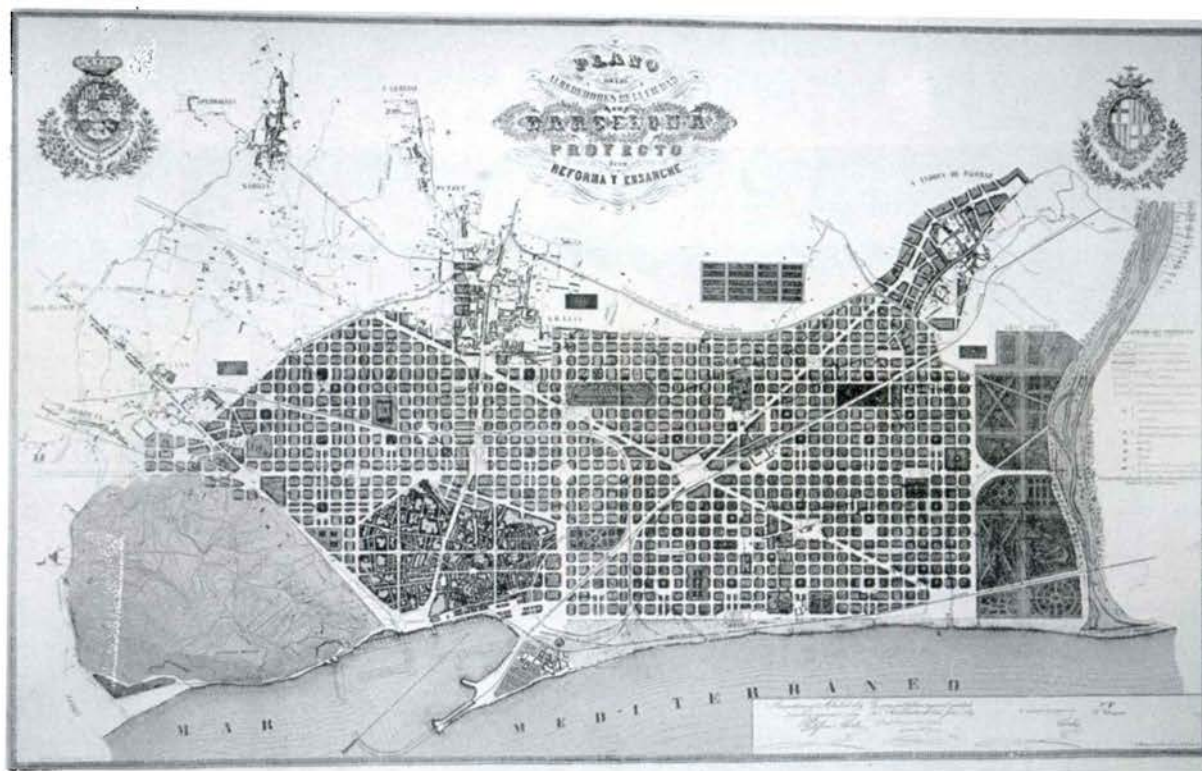


FIGURA 20. I. Cerdà, «Plano de los alrededores de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche», 1859. Litografía color, 120 × 180 cm. Escala 1/10.000. IMH, IG, 10055.

ensanches de hoy bajo las mismas condiciones que se hicieron los anteriores, es desconocer la historia antigua y la contemporánea.»⁵ Les divergències amb el que deia Reynaud l'any anterior són evidents, i encara és més evident la referència a la història de París que havia fet Perreymond⁶ a la *Revue Générale*.

Però Cerdà no oblida que els seus adversaris directes són a Barcelona i continua insistint en el seu argument econòmic de 1955, sobre el monopoli del sòl, que ara redueix a l'absurd en comparar-lo amb un hipotètic monopoli sindical, que condicionaria la llibertat contractual de cada individu –«Esto sería matar la industria, aquello sería atentar contra la humanidad»–,⁷ cosa que es pot interpretar com una analogia entre els gremis i els mecanismes de creixement de la ciutat d'antic règim. A la vista del que diu seguidament, Cerdà relaciona molt directament la nova llibertat contractual amb la necessitat de corregir radicalment la història sense admetre situacions de transició, com pretenien les bases de la comissió consultiva i de l'Ajuntament:

Necesario es pues desentenderse completamente de la ciudad antigua y no tenerla presente más que para conocer sus defectos y evitarlos. No nos empeñemos en sujetar las nuevas calles a la dirección de las existentes como no sean las mas principales que se hallen ya según la dirección de los vientos más favorables i en el sentido de la dirección general del movimiento establecido o que pueda establecerse en lo sucesivo.⁸

Enfront d'una imatge d'exemple radioconcèntric, continuador dels traçats històrics i per facilitar la unió de la ciutat reformada amb els pobles dels voltants, que són els barris obrers, la malla és l'únic mecanisme que permet, segons l'enginyer, una ciutat interclassista, i l'exemple de referència no és altre que la ciutat americana.⁹ Aquest axioma general serveix per a totes les ciutats, que així poden eixamplar-se més o menys lentament segons les necessitats de la població. Si a Barcelona s'hagués fet així ja ocuparia, sempre segons Cerdà, tota la plana, del Llobregat al Besòs. Cerdà intenta respondre als seus adversaris manllevant-los els mateixos arguments processualistes en la defensa de la malla, però sense acceptar mai el caràcter cultural patrimonial de la ciutat vella; també

5. «Y hemos dicho para paliarlos porque en un periodo no muy remoto se sentirá la viva necesidad de derribar o modificar sino por completo al menos en su mayor parte todas sus viejas, mal sanas y laberínticas ciudades. Pretender pues hacer los ensanches de hoy bajo las mismas condiciones que se hicieron los anteriores, es desconocer la historia antigua y la contemporánea», *ibidem*.

6. Inf. paràgraf 3.3.

7. L'explica així: «es lo mismo que si se impusiera a una industria cualquiera la obligación indispensable de servirse de un número determinado de obreros dejándoles el privilegio de exigir el jornal que quieran. Esto sería matar la industria, aquello sería atentar contra la humanidad».

8. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 242 (COAC).

9. «[...] dese a este ensanche una forma y extensión que permitan al caserío distribuir de una manera análoga al de las poblaciones fundadas por maestros ilustres en el continente americano», *ibidem*.

vol aplicar la malla a la reforma, convertint-la en l'eix del conflicte, àdhuc quan parla de l'eixample.¹⁰

En aquest sentit és d'un gran interès l'apartat «*Ensanche considerado en globo*», sempre dins d'aquest tercer incís teòric que comentem,¹¹ on planteja la transcendència de l'enllaç amb el port, que considera vital des del punt de vista de l'interès local, i també de l'interès nacional. Per a Barcelona –que ha estat sempre industrial i comercial– el port és «el primero y principal elemento de su prosperidad», i separar-la'n és posar dificultats al seu comerç (que és quasi la meitat del de tot Espanya) i a la seva indústria (amb els seus 4.000 cavalls de vapor). També des del punt de vista de la riquesa nacional l'eixample ha d'estar unit al port: «dicho ensanche ha de ir unido y estar íntimamente relacionado con la *cuestión del puerto* que debe considerarse como el corazón y el alma de la población». El port i la ciutat nova han d'estar junts «por más que para verificarlo sea preciso derribar la Ciudadela [...] y a pesar de que sea también indispensable trasladar a otra parte el cementerio [...]», tal com d'altra banda proposava Garriga.

Per justificar l'interès nacional del port de Barcelona, Cerdà desenvolupa un argument comercialista contraposat al de l'industrialisme català proteccionista, segons el qual Espanya necessita potenciar el port de Barcelona a la Mediterrània i el de Santander a l'Atlàntic –fàcilment relacionables i que eren els més importants de tot el país–, per aprofitar els fluxos comercials britànics entre la metròpoli i les colònies a partir de l'obertura imminent del canal de Suez.¹² Presentar el tren del nord i el port de Barcelona com a corredors del comerç anglès amb ultramar, tot i

10. Cerdà recull d'altres autors la comparació de la societat amb la família, i l'extrapolació de la comparació de la ciutat amb la casa, però polemilitza en precisar que, mentre que en el cas de la casa es poden preveure i fixar uns límits a les necessitats, per a la ciutat això es molt variable i no es pot fer racionalment, i per tant, s'ha de preveure un eixample il·limitat. Els arguments per justificar-ho vénen de l'economia social i de les doctrines higièniques, com ja havia esgrimit en el seu avantprojecte de 1855, i d'un de nou que és el que aporten les lliçons de la història. Però les lliçons sempre resulten ser negatives i en aquest apartat es limita a repetir els vells arguments que ja hem vist que construïen Monlau i Vila sobre la inutilitat de les muralles i els seus propis arguments sobre l'àmbit del pla, també ja prou coneguts. Respecte a les muralles, «la diplomacia las ha quitado su fuerza moral y la pólvora las ha arrebatado su importancia material, al mismo tiempo que la ciencia económica ha venido a demostrar que el monopolio de la ciudad murada solo puede resistir en poblaciones que no esten en vía de progreso, que no tengan industria ni comercio y que alojen una población puramente militar».

11. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 244 (COAC).

12. «Si se quiere considerar esta misma cuestión bajo el concepto de las relaciones exteriores, [...] hoy día que la apertura del Istmo de Suez va a ser una realidad y que el comercio de la China va a estar abierto a todo el occidente, comprende cualquiera que el Mediterráneo va a ser el mar más importante del globo porque será el camino más directo de la China. Considérese el papel importante que la Inglaterra ha de jugar en estos dos mercados [sic], y la situación geográfica que la España ocupa relativamente a estos tres países, la situación así mismo con respecto a nuestras posesiones del mar de la China y del de las Antillas, y se encontrará la corroboración más completa de la utilidad y conveniencia en elegir los dos indicados puertos. Ellos han de venir a ser respecto a España mucho más importantes todavía que lo son para la Francia Marsella y el Havre, a los cuales vendrán a hacer la competencia.»

que segurament estava en l'ànim de molts accionistes catalans del tren de Saragossa, era enfrontar-se amb aquell proteccionisme. En el fons Cerdà no perd ocasió per demostrar el seu lliurecanvisme en tots els apartats de la memòria que li ho permeten.¹³

Com a resum d'aquest incís teòric que comentem, diguem que Cerdà situa la polèmica a basar la reforma de la ciutat en les necessitats del port i del seu enllaç amb l'eixample, recollint molts dels arguments processals dels seus adversaris, per justificar la malla, i utilitzant els històrics per justificar la necessitat de corregir les pràctiques conegudes a la ciutat europea i inventar-ne de noves.

Considerem ara les discussions «industrial o econòmica» i «política» de Cerdà i també el seu apartat sobre «vías de comunicació», que componen, com hem anunciat, el primer gran bloc de noves aportacions teòriques respecte de l'avantprojecte. Hi apareixen amb una gran cruesa el que són els temes més característics de la ciutat decimonònica i, en general, moderna: la localització industrial i de l'habitatge obrer en un context de creixement il·limitat, la relació centre-perifèria i la forma de la ciutat, com també les eines previsible, dins d'un liberalisme radical i lliurecanvista, per gestionar-la.

9.1.2. LLOGUERS I RESIDÈNCIA OBRERA

La «Discusión industrial o econòmica»¹⁴ planteja l'eixample com la solució del problema de la casa, perquè altrament, si es continuava amb muralles o tanques, l'Administració hauria d'establir una tarifa màxima per als lloguers, o convertir tot el sòl en públic. Cerdà analitza detalladament ambdues hipòtesis abans de descartar-les.

Cerdà resumeix el problema de la casa. Donada una superfície de terreny «de un precio exorbitante conocido de antemano», aixecar-hi, segons les ordenances, un edifici d'un cost tal que sumat al del terreny trobi en els preus corrents dels lloguers un interès del 6 %. El preu del terreny ha estat una premissa a la qual s'han subordinat la conveniència, la comoditat i fins i tot les necessitats més imperioses de la vida. Per canviar aquesta situació el preu del terreny no hauria de ser una dada de partida: «si se quiere el acierto, no hay que preocuparse para nada del precio del terreno».

El preu just del terreny hauria de situar-se entre el seu valor agrícola i un altre que variaria d'acord amb la superfície de cada solar, del volum —«capacidad admosférica»— edificat i del preu de la construcció, de manera que sumant el cost del solar al de la casa «vengan a formar un capital cuya renta o alquiler esté en armonía con el precio de los jornales o la posición social de las diversas clases de ciudadanos».¹⁵ Per a cada classe caldria determinar primer la superfície i volum

13. Compareu l'argumentació de Cerdà amb la de Duran i Bas que hem comentat al final del capítol anterior.

14. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 117 (COAC).

15. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 118 (COAC).

necessaris per viure amb salubritat, decència i comoditat, i segon, el preu just del terreny perquè el lloguer fos igual que l'actual i compatible amb la solvència del destinatari. Però la conclusió de Cerdà és que les variables per regular una tarifa màxima dels lloguers serien excessives¹⁶ i, en conclusió, el sistema per baixar la taxa dels lloguers seria massa complicat, i per això proposa un altre mètode d'anàlisi.

En el cas de recintes emmurallats, l'Administració podria estatitzar tot el sòl:

Si el Gobierno tiene la facultad de encerrar dentro de un recinto los terrenos sobre los cuales se haya de edificar, tiene también el derecho y hasta el deber de sustituir a la multitud de pequeños propietarios, que hoy día poseen aquellos terrenos, uno solo que podrá ser el Estado mismo.

L'expropiació forçosa, que ha de ser d'utilitat pública, es podria convertir en un «daño notable de los inquilinos, y de utilidad particular del Estado» si després la venia a un preu injustificat pel cost de l'expropiació i el valor afegit pels treballs de millora efectuats. Però si es limitava a això, aleshores es podria repercutir justament¹⁷ i establir el lloguer, no tan sols de l'interior del recinte sinó de tota la ciutat, ja que «será constante en lo sucesivo sin que por motivo alguno pueda introducirse la menor variación en más o en menos».¹⁸ A partir d'aquí es subhastaria la concessió per un període determinat a la fi del qual revertiria tot al Govern.

Así con arreglo al precio constante de los terrenos, al coste en subasta de la construcción y al tiempo durante el cual haya de hacerse la amortización de estos dos capitales, se arreglará la tarifa de los alquileres que indudablemente será inferior en mucho a la actual reuniendo al mismo tiempo las casas todas las condiciones higiénicas, morales y económicas de que ahora carecen por completo.¹⁹

16. Primer, «El precio de los solares, que depende a su vez de la situación que ocupen relativamente al centro de los negocios; de su extensión superficial; de su configuración o regularidad; de la relación en que se halle la fachada con el fondo; de las servidumbres de vistas, luces y demás a que se halle afecto el solar, como asimismo de la exposición de la calle»; segon, el preu de la construcció; tercer, «El orden del piso, pues se comprende que ha de influir también el tener que vivir a más o menos altura sobre el ras de la calle»; quart, despeses de conservació segons el tipus de família; cinquè, l'amortització del capital, que depèn de la duració probable de l'edifici i dels sinistres; sisè, la capacitat de la casa; setè, el mercat: «La oferta y la demanda, que dependen de la relación que haya entre el número y la clase de las casas, y el de los inquilinos que hayan de ocuparlas»; vuitè, les contribucions. (Vegeu CERDÀ, *Teoría...*, op. cit.)

17. «Dividiendo luego el montante total de estos gastos y los de expropiación propiamente dicha por la superficie que quedaba como edificable para casas de habitación particular, se tendrá el precio de la unidad de superficie de construcción.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 120 (COAC).

18. *Ibidem*.

19. *Ibidem*.

Aquest sistema, basat en principis econòmics admesos i «puestos en práctica por los gobiernos para evitar los abusos del monopolio», no cal en el cas de les poblacions obertes i sense límits,²⁰ on l'Administració es pot limitar a fixar l'esquelet general,²¹ que constarà d'un plànol general amb carrers i places «de modo que se pueda ver desde luego la distribución de las superficies de uso público y las de uso particular». A partir d'aquí es preveu un sistema econòmic semblant al de la comissió de les corporacions. D'aquesta manera, les qualitats de les cases i els lloguers s'establiran automàticament gràcies a la competència il·limitada «sin necesidad de dictar ordenanzas restrictivas y tarifas siempre odiosas».²² Cada cop que s'obri un carrer es crearà una associació de propietaris i aquestes competiran entre elles:

No se tarifarán los alquileres pero si se exigirá que las casas tengan la capacidad necesaria a la población que hayan de alojar. El propietario será dueño de exigir el precio que bien le plazca de los terrenos, y el constructor el alquiler que más le acomode.

L'apartat que Cerdà anomena «Discusion política» torna a repetir els mateixos arguments fent èmfasi en el valor revolucionari de la seva proposta com a solució de tots els mals de la societat en què viu, i en concret en la integració de la classe obrera pel tràmit de convertir-la en propietària d'accions de la societat de l'eixample. És el passatge més explícit pel que fa als seus pressupòsits ideològics i econòmics. Les ressonàncies de Say i de Proudhon hi són evidents, i demostra tenir una fe entranyable en l'urbanisme com a instrument de la reforma social i de redempció de la classe obrera. També queda clara aquesta idea del moviment com a element definidor de la nova societat. Moviment de gent i de mercaderies, d'aire, i, també, de capital.

Aquest darrer aspecte es desenvolupa en l'apartat «Combinación de las piezas que entran en la composición de una casa», on demostra que el sistema de cases unifamiliars aïllades és el millor tant des d'un punt de vista higiènic com administratiu i moral.

En resumen las casas aisladas pueden reunir muchas mas garantías de salubridad, independencia y comodidad de las juxtapuestas y ofrecen al mismo tiempo al gobierno todas las garantías de acción para el sostenimiento del orden general de las poblaciones.²³

20. Cerdà torna a opinar aquí que el segle, amb tots els avenços, «propende a la desaparición general de los límites». Els canals, en general i el de Suez en particular, els trens, el túnel de la Mànega, el de Bering, els grans vaixells, etc., tot, tendeix a la fusió.

21. En els casos de ciutats il·limitades, «Desde luego es deber de la administración hacer el proyecto del esqueleto general de la ciudad».

22. «[...] se estableceran por si mismas con motivo de la concurrencia ilimitada y sin necesidad de dictar ordenanzas restrictivas y tarifas siempre odiosas y siempre difíciles de determinar de una manera justa y equitativa.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 121 i 122 (COAC).

23. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 129 (COAC).

El més interessant és, però, que dins d'aquest apartat hi inclou un subapartat titulat «Casas para la clase obrera», que segons afirma és el «quid de la qüestió» de la ciutat moderna, per passar a analitzar els diferents sistemes «bajo los cuales se distribuyen y alojan dentro de las ciudades los dos grandes grupos de ricos y pobres que forman la masa general de la población».²⁴ En primer lloc, considera típic de l'època el sistema d'estratificació social en una mateixa casa, en què baixa el nivell de renda a mesura que puja el nivell del pis. Per al cas de Barcelona hi ha cinc grups socials que corresponen als cinc pisos de les cases de la ciutat i resulta que per unitat de superfície els pisos alts són més cars i estan molt més mal construïts.²⁵ A més, aquesta barreja és conflictiva: «¡Cuántas veces, por espíritu de imitación, se contraen hábitos de inmoralidad, de corrupción y de lujo que el aislamiento doméstico hubiera podido evitar!»²⁶

Pel que fa al sistema de barris obrers, allunyats del centre de la ciutat —«es otra creación impolítica e inconveniente bajo todos conceptos»— separa les classes entre si i, a més, els obrers han de viure prop de les fàbriques, i aquestes estar repartides per tota la ciutat. Cerdà afegeix que «El sistema de *Cités* obreras en forma de conventos o de casernas, que tanto ruido ha metido en el extranjero, es otra disposición rechazada por los gobiernos y por los obreros». És perillós per a uns i altres.

Cerdà conclou que, enfront d'aquests sistemes injustos, només hi ha una alternativa que és la de crear un mercat suficientment ampli d'habitatges per a la classe obrera —«haciendo que las casas a ella destinadas sean bastantes en número para que estén siempre equilibrados la *oferta* i la *demand*a»—. L'argumentació és idèntica a la que havia fet Proudhon i que fou rebatuda durament per Marx i Engels. També cal subratllar que Cerdà ha canviat radicalment el seu punt de vista del seu avantprojecte, on presentava exemples de ciutats obreres que han desaparegut ara de la teoria.

9.1.3. CARRERS I XARXES. ENGINYERIA DEL TRÀNSIT, XARXA URBANA I NAIXEMENT DE LA DIAGONAL

L'apartat que Cerdà titula «Espacios vacios de uso público» s'inicia amb un epígraf sobre les vies de comunicació on Cerdà esbossa per primer cop el que després serà l'element definitiu de la seva teoria, o sia, el sistema de locomoció com

24. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 130 (COAC).

25. Cerdà diu el que segueix: «pero como para cada uno de los cinco grupos hay el mismo número de habitaciones, claro que la demanda y por consiguiente el alquiler ha de ser mayor para los pisos superiores. Así resulta que en los cuartos pisos se paga dicho alquiler 34 p % más caro que en los principales, sin embargo de tener que sufrir los inquilinos muchas escaleras, de disfrutar una habitación peor construida y decorada, que es más fría en invierno y más calorosa [sic] en verano a causa de disminuir el espesor de las paredes en razón inversa de la altura». CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 131 (COAC).

26. *Ibidem*.

a motor de la història de la transformació urbana. Cita com a exemple el cas de Lutècia, en una referència clara a les elaboracions teòriques dels francesos, que hem pogut seguir a través dels comentaris sobre la *Revue Générale de l'Architecture*.²⁷

El resultat final del procés de superposar actuacions fins al moment en què Cerdà escriu és una gran varietat de vies amb diferents carrerons, bulevards o rambles, passatges, etc., alguns dividits en parts especialitzades per a diferents tipus de circulació, que, però, en conjunt no cobreixen les necessitats del trànsit. Allà on la situació es més dramàtica és en els encreuaments, on es barregen tots els moviments, i opina, repetint un argument de Reynaud, que cal ampliar-ne la superfície, malgrat que això sigui insuficient.²⁸ A partir d'aquí, centra l'apartat en la discussió dels encreuaments i en la discussió sobre el funcionament de la malla i el paper de les diagonals. És un dels moments més interessants d'aquesta memòria, ja que, responant a elaboracions de Reynaud, però també al que hem vist que plantejava Garriga en el seu avantprojecte, acaba de definir la forma de la seva malla, amb els encreuaments i amb la Diagonal, que caracteritzaran l'estructura bàsica de la seva proposta per a Barcelona. És un moment clau a l'efecte de la història urbana de Barcelona.

Per situar el problema, fa una relat baudelairià dels moviments que es produeixen en els encreuaments d'una gran ciutat moderna.

Así es cosa de ver en todos los cruceros mezclados en torbellino los peatones con y sin carga, las caballerías ligeras y pesadas llevando o arrastrando diferentes cargas, cruzarse en diferentes direcciones. Todo con atropellos, encontronos, pisadas y sustos hasta que se ha escapado del crucero. Es verdad que en presencia del inminente peligro que se corre disminuyen todos los transeuntes la velocidad del movimiento pero esta misma disminución ocasiona una perturbación general en las cuatro avenidas del crucero en términos de haver siempre en ellas mayor condensación de transeuntes. El campesino que de repente se encontrara en uno de estos cruceros no diría que está en una población civilizada, se creería transportado en la probervial torre de Babel o en una verdadera anarquía.²⁹

Cerdà ordena la seva reflexió en una sèrie de subapartats. Un primer, sobre l'orientació dels carrers, en què amplia el que havia escrit a l'avantprojecte sobre els vents més sans i la direcció del moviment, amb consideracions relatives a les rasants i els desguassos. Pel que fa als vents, conclou que «[...] el esqueleto general de las calles vendrá a ser un sistema de cuadrículos en forma de tablero de

27. Vegeu CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 303-305 de la memòria (que correspon a les pàgines 159 i 160 del COAC).

28. «Y aun cuando esta se llevara al doble disminuyéndose así los inconvenientes del movimiento de vuelta para pasar de una a otra calle, siempre quedaría en pie el gravísimo mal de los movimientos en cruz en las cuatro direcciones concentradas.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 306 (COAC).

29. *Ibidem*.

damas como se hallan dispuestas las de la mayor parte de las ciudades de América. Se nos objetará contra esta disposición su escesiva regularidad y su pretendida monotonía. Pero estos cargos no tienen valor alguno [...]. Em sembla evident que Cerdà segueix el mateix fil argumental que Reynaud, però per rebatre'l.³⁰

Cerdà reconeix com a únic inconvenient de la malla rectangular el d'allargar les distàncies en haver de recórrer sempre els catets per seguir la direcció de la hipotenusa, tal com criticava Reynaud.³¹ L'ideal des d'aquest punt de vista seria una malla de triangles rectangles que resultés de superposar a l'ortogonal original totes les diagonals, però seria «ridícula» per complicada i incongruent amb les edificacions, per la qual cosa proposa «establecer, sino un sistema de calles diagonales a las primeras, siquiera algunas que cumplan con este objeto [...]», cosa que significa el naixement de la Diagonal de Barcelona. L'argument de Cerdà és complex i inclou, a més del que ja hem vist, la relació entre els nuclis del pla de Barcelona i la necessitat de rasants suaus però amb uns mínims per als desguassos de tot el pla. En els croquis que acompanyen aquest raonament la Diagonal no arriba al mar com a carrer sinó que es queda a la que serà la plaça de les Glòries.³²

Pel que fa als ordres de carrers, que és l'objecte de l'apartat següent, Cerdà no modifica res de l'avantprojecte quan argumenta sobre la igualtat de tots els carrers en la impossibilitat d'establir a priori el valor diferencial de cadascun d'ells, i continua defensant una gran amplada polemitzant amb Reynaud i tot els tractadistes anteriors a ell, als quals contraposa arguments higiènics i de trànsit. Ho fa amb nombroses referències a l'experiència de l'estranger, aportant l'amplada dels carrers d'una colla de ciutats i les disposicions dels governs francesos i anglesos respecte a això.³³

A l'epígraf següent, titulat «Número de calles», la polèmica amb la política francesa, i en concret amb Haussmann, es fa explícita quan diu que els carrers no han de ser gaires, per aconseguir que cada cop siguin més amples –cita el cas negatiu de la Barceloneta–, en correspondència amb el progrés dels mitjans de

30. Vegeu *supra* en aquest capítol. Per demostrar el seu poc valor remet a arguments higienistes i en concret cita Mister James Wylie i Mister Adolphe Lance, que havien fet experiments a Sant Petersburg i París.

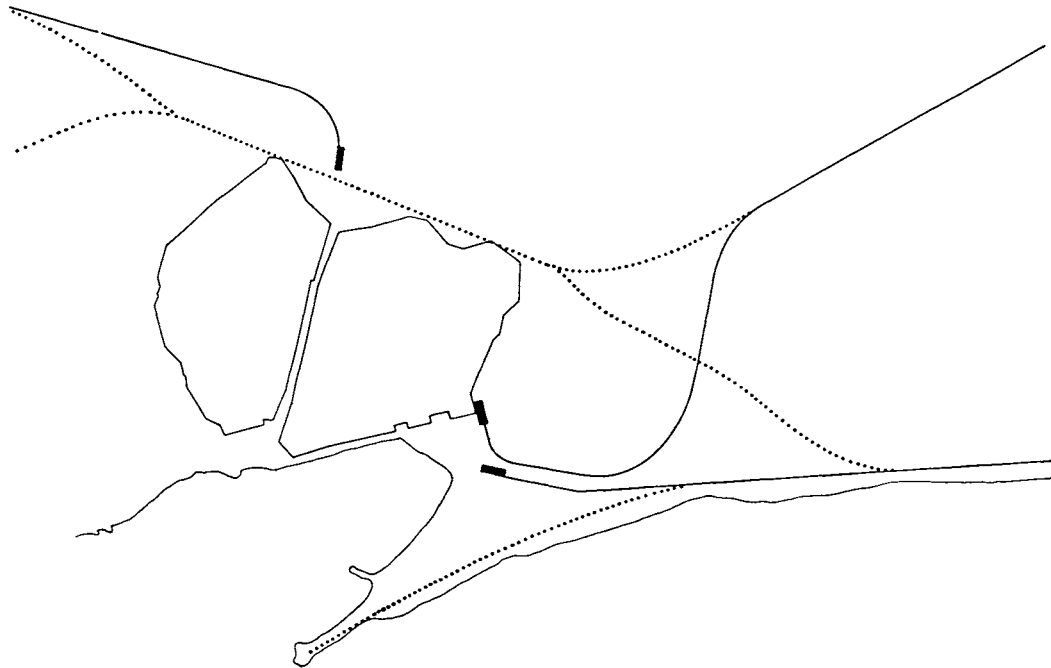
31. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 310 i 311 (163 del COAC).

32. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 163 i 164 (COAC).

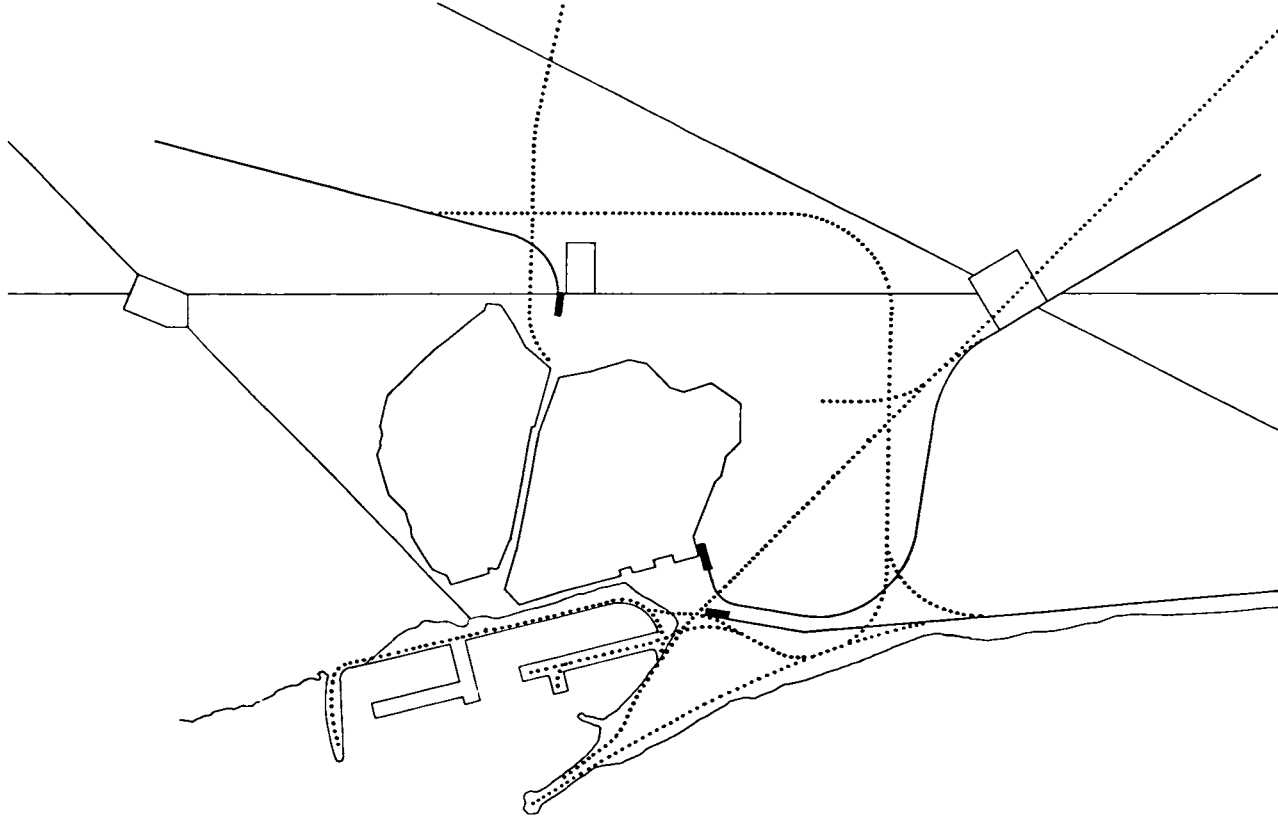
33. «Muchos profanos en la construcción y con ellos algunos facultativos haciendo depender solamente del clima del país en que se edifica la determinación de la anchura de las calles y la altura de las casas que la limitan, pretenden que para los países fríos o templados convienen calles muy anchas formadas por casas poco elevadas y aconsejan para los climas calurosos calles más angostas y casas mas altas a fin de que la sombra que ellas produzcan venga a templar los efectos del calor.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 308 (165 del COAC).

34. «Ni estas anchuras ni las que por consideraciones puramente higiénicas ha establecido el Consejo de Salubridad del Sena bastan a satisfacer las necesidades de nuestra época.» També diu: «En ninguna población hay más calles, relativamente hablando que en la Barceloneta y sin embargo es de las que tienen peores condiciones de viabilidad, de habitabilidad y de salubridad. Disminúyanse pues el número de las calles y el de las manzanas dando a éstas más extensión superficial y mayor regularidad, y a las primeras toda la anchura que necesitan.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 311 (167 del COAC). Precisament això és el que proposarà Garriga en aquesta època en el seu projecte de reforma de la Barceloneta.

ESQUEMA 2. CONCRECIÓ DE L'EIXAMPLE 1857-1859

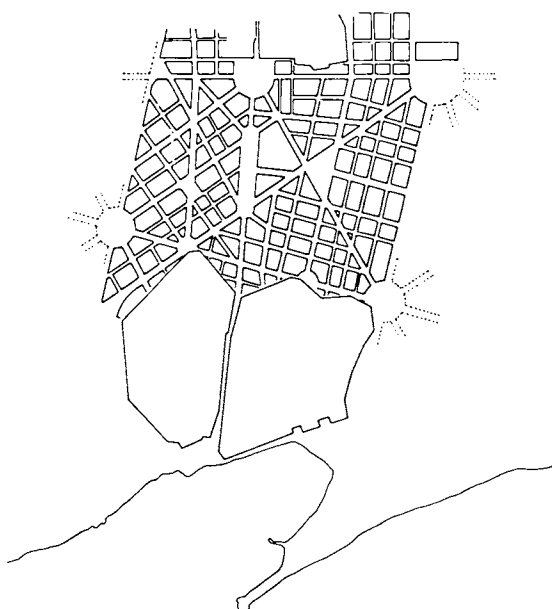


ESQUEMA 2.1. Reordenació dels enllaços ferroviaris segons l'avantprojecte de Garriga. El tren es preveu passant i subterrani a la part de l'eixample central.

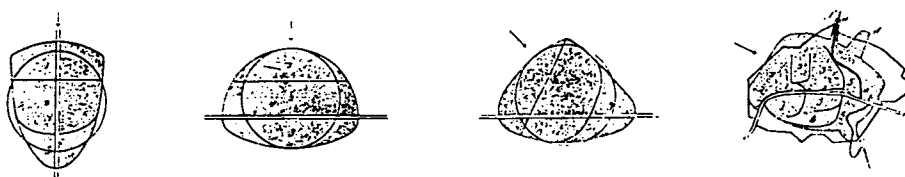


ESQUEMA 2.2. 1859. Reordenació dels enllaços ferroviaris segons el projecte de Cerdà. Preveu una estació-terminal prop del port.

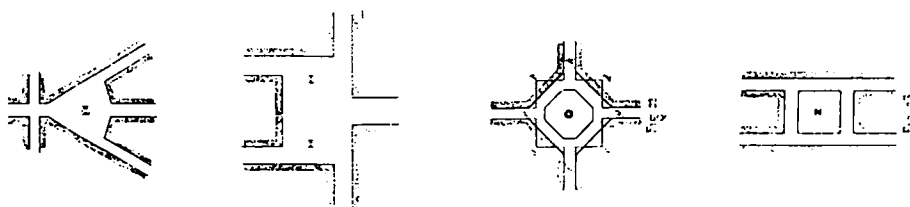
ESQUEMA 2. CONCRECIÓ DE L'EIXAMPLE 1857-1859



ESQUEMA 2.3. 1857. Intent de Garriga d'introduir diagonals a l'Eixample.



ESQUEMA 2.4. 1858. Esquema de L. Reynaud sobre la forma de la ciutat i distribució de les seves parts.



ESQUEMA 2.5. Places proposades per L. Reynaud. La de la figura 22 va ser utilitzada per Cerdà.

locomoció. Cerdà fixa en 50 metres l'amplada «mínima teórica» requerida atesa la suma d'amplades dels diferents canals especialitzats de circulació, que en el dia haurien de ser els carrers, que no considera cap luxe atesa l'experiència de París i de Londres –d'on dona xifres de la intensitat mitjana diària de les seves vies– i l'impacte del ferrocarril a la ciutat. Finalment estableix tres tipus de carrers: els de cinquanta metres, «máxima anchura indispensable» per als carrers amb trens incorporats; els de trenta-cinc metres, «que nosotros reducimos a 30 metros», per als carrers de circulació ordinària, i els de vint metres per als de circulació petita, que, en conjunt, conformaran el repertori de l'Eixample de Barcelona.

Un dels epígrafs més interessants, perquè és nou respecte a l'avantprojecte de l'any 1855, és el que es titula «Encuentros y cruceros de las calles», tal com ja hem anunciat. I és interessant perquè inaugura una temàtica i una sistemàtica típiques dels manuals urbanístics, en estudiar la casuística en la interrupció de la direcció d'un carrer recte, i els efectes que les aflüències i encreuaments de carrers tenen en la continuïtat del moviment. És una metodologia que es seguirà fins avui i que serà un dels arguments principals de l'enginyeria del trànsit. Les conclusions de Cerdà també són premonitòries en proposar els encreuaments a diferents nivells. Cerdà demostra, però, més prudència que molts dels seus successors en limitar-los a aquells casos de molta circulació.³⁵ Els passos a nivell dins la ciutat serien per Cerdà com els que ja s'havien utilitzat en algunes carreteres de molt trànsit.

Así en ninguna parte pueden tener mas útil y conveniente aplicación al mismo tiempo que mas motivada como es en los grandes cruceros de las ciudades populosas en donde dicha circulación es continua en todas direcciones y no solo de carruages ligeros y pesados. Estos puentes pueden ser sumamente sencillos y elegantes constituyendo otros tantos objetos de ornato a la par que de utilidad que vendrían a embellecer considerablemente las poblaciones.³⁶

Després de preveure diverses solucions, no porta l'argument a les seves darreres conseqüències, en contra del seu costum. Segurament els problemes de rasants i pendents que plantejava la proposta obligaren Cerdà a deixar el tema. Per als altres casos, de menys circulació, parteix d'una forma octogonal de l'encreuament, que no justifica. I no ho fa perquè deu considerar que no cal ja que Reynaud ja ho havia fet l'any abans, i ell hi està d'acord. Tot això encara confirma la hipòtesi que mantenim segons la qual Cerdà, en la seva memòria, en realitat polemitza amb aquell autor francès. Per fixar la mida d'aquest octògon Cerdà elabora la fórmula $S = a^2 + b^2$, on S és la superfície de l'octògon, i a i b les amplades dels carrers que s'encreuen.

35. «Pero para los cruceros que no sean de gran comunicacion bastará atenuar la gravedad de estos inconvenientes por el mismo sistema actual de pasos a nivel, cuidando empero de darles mucha mas holgura de la que tienen en el día.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 323 (169 del COAC).

36. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 324 (170 del COAC).

L'apartat titulat «Límites laterales de las calles» s'ha de considerar en el context de les discussions col·lectives de les bases de l'eixample. Cerdà divideix els carrers en totalment descoberts, coberts «como los *pasages* que en mayor o menor número hay en casi todas las poblaciones de importancia», i en parcialment coberts o porticats. Cerdà es mostra absolutament contrari a aquests darrers «por más que sus defensores presentan como un argumento en su favor la reciente construcción de la calle de rivoli». Els pòrtics només són acceptables separats de les cases «a lo largo de las calles o en mitad de una gran plaza bien ventilada por todas partes y dispuestos en forma de mercados como el de Granollers abierto por todos lados».³⁷ Cerdà opina que amb aquelles condicions, «en toda ciudad dispuesta según el sistema cuadriculado debería haber dos de estas vías que dividieran en cruz la población». Aquesta afirmació i sobretot els gràfics que la segueixen són certament críptics i no ens atrevim a avançar cap interpretació de la idea, que d'altra banda sembla marginal en el context de la proposta de Cerdà.³⁸

L'apartat dedicat a «Plazuelas, plazas, jardines y paseos públicos» dins de «Vías de comunicación» és poc sistemàtic i es limita a donar uns quants exemples de com es podrien organitzar respecte als carrers, però argumenta la seva necessitat de forma significativa quan diu que la gent no hauria de tenir dret a aturar-se als carrers, per no obstruir el pas, però com «a una fatiga dada ha de corresponder un descanso más o menos largo», es necessiten aquells altres espais, que són com els replans en l'escala d'una casa.³⁹

9.1.4. EL PROJECTE DE REFORMA DE LA CIUTAT

Després d'haver vist com Cerdà utilitza com a argument algunes referències a la història, arribem ara a l'apartat on pretén donar legitimitat històrica a tot el conjunt. Es titula «Examen de las ciudades antiguas y modernas» i està situat després de les discussions «industrial o económica» i «política», i a continuació de l'explicació sobre els carrers, on ja apareixia una primera interpretació dels mitjans de locomoció com a motors de la transformació urbana. Ara, esbossa una primera classificació de les ciutats d'acord amb aquell criteri i el seu origen,

37. Garriga acaba de fer el pla de Granollers i era un dels defensors dels carrers porticats. No seria excessiu de suposar que la frase li va dirigida. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 328 (172 del COAC).

38. Continuen dins d'aquesta part dedicada a les vies els apartats destinats a les seccions transversals i longitudinals dels carrers i als seus paviments, que no afegeixen res al nostre tema i per tant no ressenyarem. El mateix passa amb l'apartat d'obres subterrànies, tot i que també fou motiu de discrepància amb Garriga.

39. La resta de l'apartat reproduceix íntegrament l'apartat corresponent de l'avantprojecte i només l'amplia per carregar contra els arquitectes, que «no suelen ver en sus obras mas que la estatica y la perspectiva, cuando se trata de edificios públicos, y en los particulares, la economía, el interés, ó, valiéndose de la expresión vulgar, el tanto por ciento, que es el becerro de oro al cual se inmolan por lo general la ciencia, el arte y hasta la salud pública». CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 354 (185 del COAC).

l'anàlisi de la qual deixarem per quan estudiem la seva teoria en un capítol pròxim. Diguem, de moment, que aquest esforç teòric té com a objectiu més immediat el de justificar la necessitat de reformar la ciutat per adaptar-la als nous trajectes, condicionats per les estacions de tren i el nou port.

En exposar els principis fonamentals que ha de satisfer la reforma, Cerdà s'estén sobre el paper del port, que, com ja hem vist, és per a ell el centre d'acció de qualsevol ciutat marítima, i on, en conseqüència, haurien de tenir accés tots els ferrocarrils i situar-se les estacions. No és casual que en parlar de la reforma de la ciutat Cerdà esbossi una teoria que desenvoluparà en anys successius respecte als intercanvis modals entre el tren i el vaixell i que implica la necessitat de grans transformacions al voltant del port:

Si en algún punto ha de haber caminos de hierro ha de ser precisamente alrededor del puerto [...] enlazándose todos ellos con las estaciones o garas de los caminos de hierro o grandes vías que partan de la Ciudad en diversas direcciones. En vigor todas las garas de los caminos de hierro debieran hallarse alrededor del puerto, o por mejor decir, todo el rededor del puerto lo debieran limitar las estaciones y sus dependencias al mismo tiempo que las de los transportes marítimos. En una palabra el puerto o estación de las vías marítimas debiera hallarse en contacto inmediato con las estaciones o los puertos de las vías terrestres, y las dependencias de unas y otras con la contigüidad conveniente a la mayor comodidad y economía de los transportes.⁴⁰

Cal deixar una zona lliure i àmplia entre el moll i les estacions i una altra entre aquestes i les construccions privades, que, per mor de la higiene, han d'estar disposades en carrers dirigits segons els vents adequats —«cuando se trata de reformar ciudades antiguas y atravesar los barrios más antiguos, más condensados y más insalubres»—, que alhora comuniquin el port amb l'interior del país i també amb els diferents barris de la ciutat.⁴¹

Per tant, el primer que cal fer a Barcelona és enderrocar la muralla de mar «y sustituirla por un muelle que partiendo de la playa de la actual puerta del mar acia [sic] Atarazanas, la Pedrera, y Can Tunis, hasta las inmediaciones de la Farola. Este muelle rendirá un gran servicio a la navegación permitiéndola que el servicio del puerto se haga por todo su alrededor y no este confinado y escentrizado como en el día al barrio de la Barceloneta».

Aquesta operació que Garriga reclamava de feia anys a tots els projectes per situar-hi un seguit de monuments com el Palau de la Indústria, la nova duana, etc., és proposada per Cerdà per posar-hi estacions de tren, encara que, admetent-ne la impossibilitat, hi preveu un tren que les enllaci.⁴²

40. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 236 (COAC).

41. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 237 (COAC).

42. «[...] ya que no sea posible establecer las garas de los caminos de hierro a las inmediaciones de este muelle al menos se mirará de establecer sobre él, uno que facilite el enlace y la comunicación de todos ellos entre sí y con el puerto.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 238 (COAC).

Paral·lelament al moll, i ja a l'interior de la ciutat, s'hauria de donar continuïtat a l'eix Unió-Ferran-Princesa, i a més, obrir-ne un de nou paral·lel que travessés la ciutat per la plaça Nova. Cerdà explica i justifica en certa manera l'obertura de la via B (avinguda de la Catedral) com un carrer de servei al port. Tindrem ocasió de confirmar aquesta afirmació, que pot semblar exagerada, en parlar de la seva proposta de l'any 1863.

En el projecte de reforma de l'any 1859, sorprenentment, les vies que assegurin «la circulación por la parte del puerto o perpendicularmente a la costa» no eren dues sinó cinc, a part de la Rambla:

- 1ª) De Atarazanas al baluarte de Hostallers.
- 2ª) De los Escudillers por la calle de Aviñó a la plaza de Sta. Ana.
- 3ª) Del Regomir a la plaza de S. Jayme y a la de Sta. Ana.
- 4ª) De la plaza de S. Sebastián a la de Junqueras.
- 5ª) De frente la Aduana por la calle de Moncada a la muralla de tierra.⁴³

És realment sorprenent que aquesta enumeració que fa a la memòria no coincideixi amb les vies que traça al plànol corresponent. Això va ser motiu de polèmica en la tramitació del Pla Baixeres, que en la seva memòria expressava el dubte de si eren tres, cinc o set les vies proposades per Cerdà. No sabem si l'enginyer en dibuixar-ne només tres les considerava prioritàries, o si la memòria recentment descoberta va ser corregida posteriorment, hipòtesi que vindria avalada pel fet que tampoc no s'hi parla de la reforma de la Barceloneta, que, seguint els mateixos criteris, havia de ser important. El fet és que al debat posterior al concurs d'exemple tampoc no surt cap d'aquestes qüestions, la qual cosa fa pensar en la possibilitat d'una redacció posterior preparatòria de la seva teoria. En el context d'aquest treball això té una certa importància perquè la proposta dels cinc eixos (dos de transversals i cinc de perpendiculars al port) és, en certa manera, la que feia Garriga, que, segons com, ajustaria la proposta de Cerdà o en seria el pare.

Sigui com sigui, el pla de Cerdà té com a únic focus de centralitat el port i s'ocupa exclusivament de la traça i la forma de les infraestructures de comunicació, deixant de banda altres aspectes de localització d'usos i monuments que no devia considerar objecte d'un pla ni d'una teoria d'urbanització. Es tracta, a més, de les traces d'una ciutat modèlica que ha d'obliterar l'existent, com l'autor defensa reiteradament, cosa que fa que la ciutat de Barcelona que Cerdà vol reformar sigui un ens abstracte en la seva memòria escrita, fruit i objecte d'una anàlisi estadística, sense relleu ni textures «concretes». No és una topografia geogràfica amb cos sinó un sistema organitzatiu que s'ha de reformular.

Amb independència del que diem, el projecte s'inscriu de ple en la discussió barcelonina i, amb una sistemàtica i minuciositat molt notables, respon punt per punt a les diferents aportacions que des de l'any 1855 s'hi havien introduït. Per

43. *Ibidem*.

això l'argumentació contra els propietaris del sòl, que a l'avantprojecte es centrava en les expectatives desmesurades dels de l'exterior, ara s'amplia també als de l'interior, als quals s'intenta tranquil·litzar prometent-los una revaloració dels seus terrenys. Si a l'avantprojecte no calia convèncer el Govern, que n'era el promotor, ara es fa una «discussió» política que li va directament dirigida. Pel que fa a l'Ajuntament i als seus arquitectes i a les corporacions de Barcelona, tot el document s'ha de llegir com una resposta, tant a les seves bases com a l'avantprojecte de Garriga. Per fer-la convincent, Cerdà ha d'esbossar una teoria que es contraposi a la de Reynaud, i neutralitzi l'èxit d'aquesta entre els arquitectes i professionals de l'època. Per això ha de rebatre-la punt per punt, però també ha de fer la crítica dels «Grands travaux» de Haussmann a París, i contraposar-hi, com tan sovint fa, l'exemple de Londres.

9.2. ELS PROJECTES DE GARRIGA AL CONCURS D'EIXAMPLE. DINÀMICA I *GENIUS LOCI*

Garriga presentà set projectes al concurs convocat el 1859 per l'Ajuntament seguint una pràctica habitual en ell, tal com hem vist en el concurs de la plaça Reial i també en encàrrecs com el de la carretera de Vic o de l'avantprojecte d'eixample. De fet, només n'hi van acceptar sis, ja que en va presentar un, el número cinc, tres dies fora de termini. Els sis projectes admesos anaven acompanyats d'una única memòria⁴⁴ i, per tant, cal suposar que no eren gaire diferents entre si i es tractava més aviat de variants d'un mateix esquema.

Pel contingut de la memòria i pel que en digué Cerdà en el seu *Juicio crítico*,⁴⁵ aquests projectes, que tenien com a lema «Un sacrificio más para contribuir al ensanche de Barcelona», eren molt semblants a l'avantprojecte aprovat per l'Ajuntament l'any anterior. La diferència principal consistia en la conservació del passeig de Gràcia tot corregint-ne la traça, però mantenia els dos eixos veïns que perllongaven la Rambla i el carrer de reforma proposat des del pla de Palau. El nou passeig de Gràcia era l'únic carrer amb arbres al centre i jardins a cada casa —«nos ha parecido la [calle] de más importancia como sitio de recreo»—, i els altres dos eixos paral·lels eren els únics porticats: «de esta suerte se facilita la comunicación entre ambas poblaciones [Barcelona i Gràcia] aun en tiempo de lluvia y en lo más riguroso del verano». L'altra gran diferència amb l'avantprojecte era la plaça que demanaven les bases al capdamunt de la Rambla, que en aquests projectes pren un caire molt més sumptuari. Es fa molt més gran (580 x 300 metres!) i adopta la forma d'hipòdrom, que, per l'explicació de la

44. Vegeu IMH caixa 4 de Garriga i Roca S-5, d'on hem transcrit la memòria que adjunto com a annex número dos i també l'ampliació i concreció a la del projecte número cinc, que és el que no va ser admès. També hi ha documents que acrediten la malaltia i mort del seu fill, que fou la causa, segons l'autor, del retard en la presentació d'aquest últim projecte.

45. Inf. paràgraf 10.1.

memòria, apareixerà després en el seu projecte de bulevard. Al centre hi havia d'anar una estàtua equestre de la reina, i en els respectius centres de les dues semicircumferències, «grandes estanques, columnas y hemisferios que representan el poderío de España en ambos mundos». La façana de la plaça tindria dotze trams, que correspondrien als principals edificis públics.

En aquesta ocasió, Garriga —que ja acabava el seu pla de reforma—⁴⁶ descriu detalladament els principals eixos que proposa obrir a la ciutat antiga. En realitat presenta els bulevards i les reformes com els elements principals del seu projecte «d'eixample» i és en la seva explicació on s'allarga més per concretar i justificar les opcions, mentre que, en canvi, les que fan referència a l'eixample —carrers «independents de la ciutat antiga» segons la nomenclatura de les bases— són extremament escarides i es limiten a repetir el que deien les bases i encara afegint que «Nada importante podemos decir acerca de la relación de las calles con las poblaciones vecinas porque la simple vista del plano es bastante para dar a conocer si hemos acertado a satisfacer esta parte del programa».

De l'Eixample pròpiament dit, només es preocupa de caracteritzar cada un dels trossos en què el divideix. En aquest aspecte, manté una certa vacil·lació en el paper adjudicat a les tres places entre Barcelona i Gràcia, situades al mateix lloc que a l'avantprojecte. La plaça d'Isabel II és la més magnífica de les tres i és «centro de confluencia de las carreteras [...] y vías férreas, viene llamada a ser la estación general». Proposa de situar-hi correus i l'Ajuntament, però no explica quins són els altres deu edificis públics previstos. Al mateix temps, la plaça de Catalunya, que és la del mig, és el «punto más céntrico de la actual y nueva Barcelona», és a dir, del conjunt, ja que és equidistant de Barcelona i de Gràcia, i per això proposa d'ubicar-hi el Govern Civil, la Universitat, i els instituts, escoles, biblioteques i museu. Pel que fa a la tercera plaça, només té el paper de ser la simètrica a la d'Isabel II, «contigua a la población de Gracia para que sirva de desahogo a aquella comarca».

Així doncs, la qualificació de l'espai es basa en la localització d'edificis públics i en la forma dels eixos viaris (segons siguin carrers o passeigs, segons amplada o segons secció). Aquesta caracterització no es limita a la ciutat vella o a l'eixample sinó que encara s'accentua més als afores, on es cuida molt de definir la localització dels edificis que segons les bases del concurs hi han d'anar, com els escorxadors, cementiris i similars agrupats convenientment segons afinitats.

De la memòria dels sis plans presentats —encara que no en coneixem els documents gràfics— podem concloure que Garriga defineix el que ha de ser l'eixample a través de la lectura que fa de la ciutat existent i de les potencialitats d'alguns llocs del seu interior i de l'entorn, més que no pas d'unes opcions sobre el valor d'una o altra forma d'esquema, o altres relacions apriorístiques. És una reflexió sobre el lloc, la seva capacitat de suggeriment i les seves potencialitats, allunyada de la definició d'un model. Aquesta aproximació topològica, que ara pot ser un motiu d'atracció per a la nostra sensibilitat, devia ser, però, la gran

46. Inf. paràgraf 12.1.

limitació d'aquest arquitecte a l'hora de concretar el que, en definitiva, es demanava a les bases d'eixample, és a dir, un model o en tot cas una idea-força que orientés el creixement de la ciutat.

La relativa indiferència de Garriga quant a la forma de l'eixample queda palesa si es compara la memòria dels seus sis projectes, semblants a l'avantprojecte de 1857-58, amb el que no li fou admès a concurs. Aquest darrer projecte té molts punts de similitud amb el del seu amic Rovira i Trias, guanyador d'aquell concurs, i pel que es desprèn de la memòria es devia tractar gairebé d'una revelació, probablement fruit de la lectura de Léonce Reynaud, a la vista del seu contingut. Representa una redefinició del que Garriga havia plantejat als darrers documents, amb la qual retornaria al que havia dibuixat l'any 1854 en el *Proyecto de ensanche de la ciudad y conclusión del puerto de Barcelona*, del qual repeteix la forma de la gran plaça semicircular i la disposició radial.

Aquest projecte número cinc de Garriga portava com a lema «El deseo de acreditar el desprendimiento y proverbial laboriosidad [*sic*] de los artistas del país será suficiente para atraerles al concurso», i, segons el seu autor, era preferible als altres. En ell, com en les diverses propostes de 1857, proposa un creixement «progressiu», però el que ara més l'amoïna és l'íntima relació entre la monumentalitat i el desordre que comporta el procés de creixement «general i il·limitat»,⁴⁷ preocupació similar a la que demostra Rovira i Trias amb el seu projecte.

No solament en això coincideixen la memòria de Garriga, de la qual no tenim el plànol, i el plànol de Rovira, del qual no tenim memòria. Un hom està temptat de llegir la memòria de Garriga com si fos la que correspon al plànol de Rovira, de tantes semblances com s'hi poden trobar. Per exemple, i tornant a la qüestió del control del creixement, Garriga –com Rovira– divideix el seu eixample en zones, «de manera que su realización puede verificarse ya sea ocupándolas paulatinamente [...] o bien concediendo permiso desde luego para que cada propietario edifique [...]». Si aquesta és una primera preocupació, la segona consisteix a caracteritzar un districte mercantil, un de portuari, un de fabril, i el centre de «la antigua y moderna ciudad»,⁴⁸ amb un centre de moviment a l'estació central de ferrocarrils, situada entre el pla de Palau i la Ciutadella, que per Garriga és un dels punts més importants perquè és per on arribarien els forasters. Aquest centre no treu que n'hi hagi un altre de monumental per al lleure i enllaç de tots els barris:

47. «En el nº 5, objeto de esta sencilla memoria, domina la idea de un ensanche general e ilimitado que, susceptible de ser desarrollado paulatinamente, enlace a Barcelona con los pueblos limítrofes convirtiendo la ciudad de los Condes en una de las primeras de Europa. Hemos tenido empero en cuenta la inconveniencia y el mal aspecto que ofrecería el empezar a edificar a grandes distancias de los centros actuales, y por esto, [...] señalamos [...] el terreno que consideramos necesario para el inmediato desarrollo i [...] su porvenir más lejano trazado por medio de vías generales.»

48. «[...] el caracterizar la Ciudad a los ojos del viajero que llega a la estación general de ferrocarriles situada en la gran plaza llamada de Barcelona desde cuyo punto dirigiendo la vista a O. se ve el distrito mercantil, mirando hacia el S. se descubre la marina, por el E. el Distrito fabril, desarrollándose por el N la antigua y moderna ciudad. Este es el verdadero centro de movimiento natural de nuestra Ciudad marítima por excelencia, mercantil e industrial.»

Hay empero en nuestro plano otro centro no menos apreciable por el recreo en la gran plaza de Isabel 2ª [...] Este punto de confluencia estratégico, higiénico y mercantil es el centro general de todas las carreteras y avenidas de los pueblos del contorno al paso que enlaza admirablemente todos los distritos de la nueva ciudad y su aspecto nada deja que desear aun a los más exigentes en quanto a grandiosidad y belleza.

L'ambigüitat de les tres places dels projectes anteriors deixa pas, ara, a una concentració d'intencions en una plaça situada al capdamunt de la Rambla, de dimensions més desproporcionades encara que la seva homòloga de Rovira (en Garriga es tracta d'un semicercle de 330 metres de radi).

En aquest projecte, Garriga adopta també el tren de circumval·lació i el sistema de tres bulevards concèntrics, i dins l'esquema radial organitza malles rectangulars exactament com Rovira. I això ho fa per no ser exclusivista —«consideramos que el sistema cuadrangular exclusivo y la dirección de las calles de N a S es un contrasentido y una mera utopía»—, amb arguments coincidents amb els de Reynaud, que són els de la monotonia (com a la Barceloneta) i l'absurditat de la lògica dels vents com a definidors de la direcció dels carrers —«Creemos pues que importa dar variedad al conjunto evitando una monotonía pesada a la vista de los moradores y de los transeuntes».

La memòria pretén ser escarida i, per tant, centrar-se en «lo que basta para dar a conocer el pensamiento que nos guía y la relación que guardan entre sí cada una de las partes de nuestro proyecto». A pesar que l'estructura de la proposta és molt més simple i evident que en tots els seus projectes anteriors, el tema continua essent el de la relació entre les diferents parts. Perquè l'esquema d'organització no és la ciutat ni, encara, el que en defineix la forma. Cal omplir-lo de contingut a base d'explicar els edificis i la seva funció o finalitat urbana específica.

Garriga comença la descripció del projecte per la plaça d'Isabel II, en la qual especifica els catorze edificis que en defineixen la façana: Diputació, Ajuntament, Palau del Capità General, Govern Civil, Correus, Biblioteca, Universitat Literària, Arxiu General, Institut Provincial de segona ensenyança, Escola Normal, dues esglésies parroquials, un «grandioso» teatre i Palau de Justícia. En quasi tots els casos detalla algunes de les dependències annexes a aquests edificis.

Després passa a explicar el model ordenador del traçat a base de tres passeigs de circumval·lació: l'interior o límit de la ciutat vella; l'excèntric o forà, tangent a Gràcia; i el central. Els districtes resulten de la divisió en sectors provocada per les carreteres radials i estan articulats per un passeig, també radial, i dividits en dos barris cada un pel bulevard central. Cada districte té una plaça amb els corresponents edificis públics, que detalla, i el mateix fa per als barris. A més, a la intersecció de les carreteres radials i el tercer bulevard se situen mercats i baixadors del tren de circumval·lació que arriba a la plaça de Barcelona, enfront de la nova dàrsena, i a prop del cementiri de l'Est. Aquesta plaça conté l'estació,

la duana al costat del port, el Palau de la Indústria i dona accés al barri fabril i obrer, per al qual es reserva un «espacioso terreno».

Els edificis fora ciutat caracteritzen, un cop més, els districtes que hi ha entre ells i el centre, definint el que en diríem una topologia del pla de Barcelona: cementiris, casernes, escorxadors, hospitals, manicomi, refugis (Casa de la Misericòrdia), asil de la classe obrera, Museu Militar, Col·legi Militar i Camp de Mart, Col·legi de Guardiamarines, presons, palaus reials, escoles de veterinària i oficis, i Camps Elisis. La seva presència agrupada a Montjuïc o al Besòs o Sarrià-Pedralbes o a la Verge del Coll qualifiquen diferentment aquestes direccions. D'altra banda, les millores del port, de la ciutat antiga (molt detallada) i de la Barceloneta segueixen la constant dels seus projectes anteriors.

Malgrat la disposició radial emfasitzada per la forma de semicercle de la plaça d'Isabel II, sembla que els bulevards exterior i interior formen part, en la tangència amb Gràcia i amb aquella plaça d'uns eixos rectes que els comuniquen amb la Creu Coberta i carretera de Madrid d'una banda, i amb la carretera de França i de Vic de l'altra.

Una de les característiques més sobresortints del projecte és potser l'acceptació del tren de circumval·lació, que es proposa com una desviació del de Martorell des de l'estació de Sants. Això pot ser degut al problema que ja aleshores plantejava l'estació de Martorell, que estava situada sobre la traça del bulevard interior de circumval·lació (i sobre la traça de la Gran Via de Cerdà). La seva modificació era proposada per tots els concursants i també per Cerdà, i la volta que havia de fer per coincidir amb la circumval·lació exterior no era excessiva. Però hi ha un altre factor que prendrà una importància decisiva en els propers anys, i és que, en aquest projecte, es diferencia, per primer cop a Barcelona, entre els ferrocarrils i els «carrils de tracció animal», és a dir, els tramvies. El tren, que s'entén com a accés exterior, discorre per la circumval·lació exterior, on serveix per avituallar els mercats, i el cinturó central que travessa els barris i districtes incorpora un tramvia.

La proposta d'unes estacions que es connectessin subterràniament travessant la nova ciutat l'havia fet Garriga al seu avantprojecte sense preocupar-se gaire de l'enllaç del tren amb el port i pensant bàsicament en els viatgers, que així podien parar al baixador del centre o en els barris fabrils que eren darrere d'aquelles dues estacions. La idea d'una estació central al port l'assumeix Garriga de Cerdà. En canvi la de la circumval·lació, tan denigrada per l'enginyer, era molt popular, com hem vist en els apartats anteriors d'aquest capítol.

Retinguem, del comentari del projecte número cinc de Garriga, que les seves diferències amb Cerdà continuen polaritzant-se en la renúncia de l'enginyer a definir res que no sigui l'obra civil dels carrers o la compartició del sòl; mentre que l'arquitecte es preocupa bàsicament de qualificar el desenvolupament de cada sector i de trobar el que en podríem dir la vocació del lloc, tot definint el conjunt com un problema d'articulació de les parts, és a dir, de transitorietat en l'espai i en el temps, coincidint amb els postulats de Léonce Reynaud o fent-los seus.

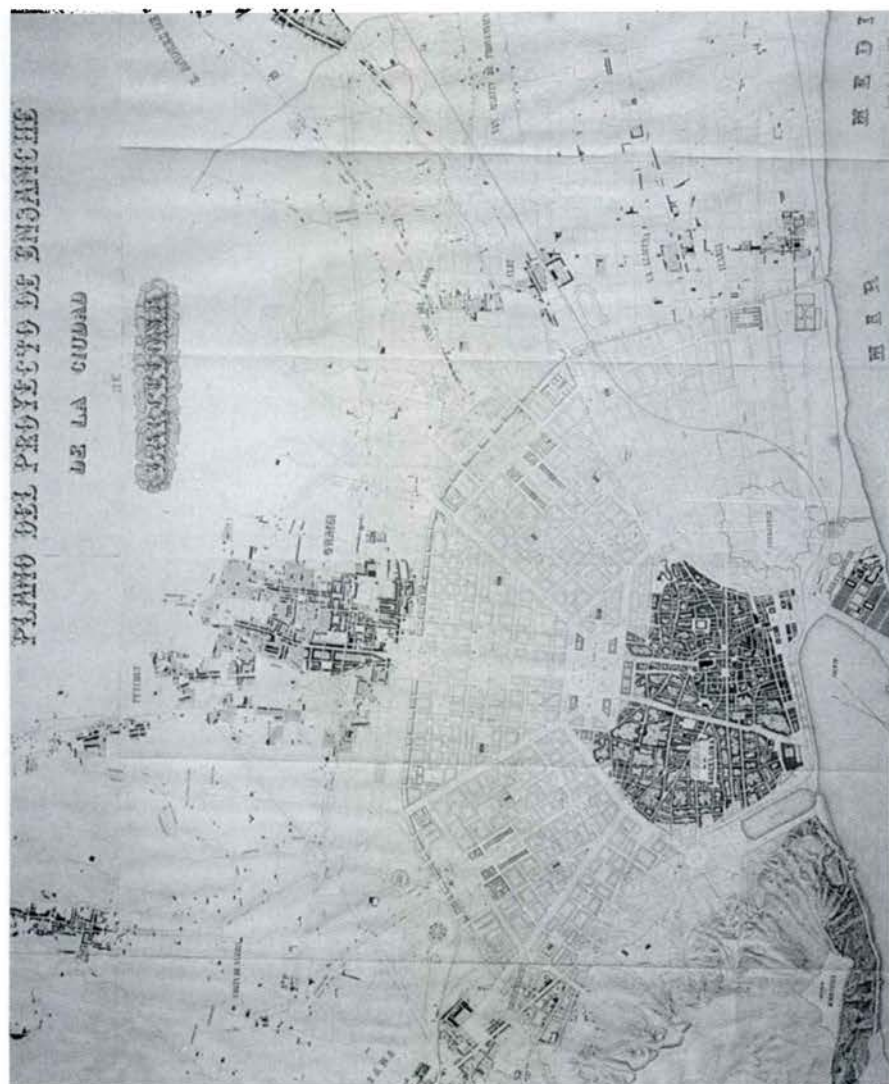


FIGURA 21. Projecte d'eixample d'Antoni Rovira i Trias guanyador del concurs municipal. 1859.

10. EL CONTROL DEL CREIXEMENT. CENTRALITAT I DINÀMICA URBANES A LA DISCUSSIÓ URBANÍSTICA DE LA DÈCADA DELS CINQUANTA

10.1. EXPLICACIONS A POSTERIORI. DINÀMICA I CENTRALITAT

Un cop fallat el concurs, s'inicià una polèmica sobre els traçats que enfrontà al guanyador Rovira i Trias amb Cerdà. Garriga no hi intervingué i hagué de passar a un segon pla, segurament per motius personals, ja que acabava de morir el seu fill, però també perquè, no havent guanyat ni un trist accèssit pels seus sis projectes presentats, és lògic pensar que no volgués revelar-ne la seva paternitat.

Fos el que fos, els protagonistes d'aquell moment havien de ser l'autor del pla aprovat i l'autor del pla guanyador del concurs, i aquells altres que per haver rebut algun premi o accèssit havien perdut l'anonimat. És llàstima que Molina no escrivís res —o que no ens hagi arribat, com no ho han fet els seus dos plans presentats—, atesa la seva posició privilegiada d'arquitecte pròxim a Cerdà. Fontserè, arquitecte molt jove aleshores, no devia voler entrar en disputes o no devia saber com posar-s'hi. Soler i Glòria sí que hi va intervenir firmant amb el seu nom, mentre que Cerdà ho feia anònimament, i Rovira, a través de Rupert Lacosta.

Al *Juicio crítico de la exposición*,¹ Cerdà, que estava totalment en desacord amb el jurat del concurs d'eixample, donà la seva opinió dels projectes presentats, amb el benentès que tots eren inferiors al seu. Els criteris per preferir els dos de Francesc Daniel Molina, que segons sembla eren molt semblants al de

1. *Juicio crítico de la exposición pública de planos y proyectos para la reforma y Ensanche de Barcelona, mandada por real orden de 17 de setiembre último e inaugurada por el Exmo. Ayuntamiento en 29 de Octubre de 1859*, Barcelona, Imp. Francisco Sánchez, 1 de novembre 1859. (Reproduït per ESTAPÉ, op. cit., p. 421 i s., que també reproduceix *Juicio Crítico del Dictámen de la Junta nombrada para calificar los planos presentados al concurso abierto por el Exmo. ayuntamiento de esta Ciudad el 15 de abril de 1859*, Barcelona, Imp. Francisco Sánchez, 12 de novembre de 1859. Aquests dos documents han estat atribuïts a Cerdà per part d'Antonio Soria y Puig i també per Estapé i Bassols. Vegeu A. SORIA Y PUIG, *Ildefonso Cerdà, hacia una Teoría General de la Urbanización*, Madrid, CICCOP, 1979, p. 205.

Cerdà,² eren tres: a) carrers de longitud indefinida, b) sistema quadrangular general i uniforme; c) convergència de les principals vies de comunicació de l'interior i l'exterior amb el port, «único centro de vida y acción». I que tenien un pensament econòmic i social que es prestava a l'aplicació del «sistema estratégico moderno para la conservación del orden público». El projecte de Soler i Glòria també és bo per Cerdà perquè és en malla «cuadrangular y la longitud de sus calles si no es indefinida, como fuera de desear, es bastante para las necesidades presentes de la estrategia y para la libre circulación de los vientos». Pel que fa al projecte que atribueix a Garriga —«si no lo es, se parece mucho al anteproyecto que publicó el Sr. Garriga»—, amb lema «Un sacrificio más para contribuir al ensanche de Barcelona», Cerdà comenta³ que «sería comparable con los del Sr. Molina, si no hubiese prescindido completamente del puerto como centro de actividad, a pesar de que proyecta uno nuevo. El pensamiento que domina en esta obra es la unión y enlace de Barcelona con la moderna villa de Gracia, pensamiento laudable, bien concebido y no mal desenvuelto». Per fi, pel que fa al projecte de Fontserè, diu que és un sistema quadrangular, «pero adopta ya el radial» encara que «sin un centro fijo», i en critica la varietat extraordinària de la direcció i extensió dels carrers i de la superfície d'illes.

Un dels màxims elogis dispensats per Cerdà al projecte de Molina era que «predomina el pensamiento mismo que ha presidido a la radical reforma que está haciendo en la capital del vecino imperio el gobierno previsor de Napoleón III» que permet constatar el fet que Cerdà creia que proposava quelcom similar —o en paraules seves, amb el mateix «pensament»— que Haussmann a París, consistent, entre moltes altres coses però molt fonamentalment, a organitzar una sèrie de fluxos i definir un «camp de forces» per vertebrar la ciutat i els moviments respecte al centre. Per això Cerdà elogia Molina dient que l'únic vertader centre de vida i activitat de Barcelona és el port, i critica Garriga perquè segons ell prescindeix d'aquest centre i vol connectar Barcelona amb Gràcia. Garriga, però, no prescindi mai del port en els seus projectes i tampoc no ho féu en aquest, com ho demostra la memòria, però segurament pensava en dos centres diferents, un al port (pla de Palau) i l'altre a la ciutat, com ens ho fa creure allò que fins ara hem vist. De fet era Garriga qui havia introduït a les bases el tema de l'enllaç i l'obsessió per la ciutat vella com a centre del creixement. Efectivament, i a pesar del seu projecte número cinc, creia que el centre representatiu i terciari havia de ser la ciutat vella, que per això s'havia de transformar, mentre que les zones industrials havien d'anar cap a llevant, seguint el seu projecte de port. Cerdà en canvi partia d'un sol centre

2. Deia Soler i Glòria que «El autor del folleto, dominado por la idea de anteponer el trabajo del señor Cerdà a los de los opositores, ha tenido, para ser consecuente, que dar la preferencia al del Sr. Molina, en fuerza de su extremada semejanza con el de aquel ingeniero» (SOLER I GLÒRIA, *Apéndice a la memoria facultativa sobre el ensanche y mejora de la ciudad de Barcelona*, Barcelona, 1859; reproduït per ESTAPE, *op. cit.*, p. 476).

3. Vegeu annex documental número 2, on hi ha la memòria.

d'activitat que era el port. La plaça de les Glòries només seria un distribuïdor, un nus de trànsit que desconcentraria el port. Per això Garriga volia fer córrer el port, mentre que Cerdà no sabia què fer amb la ciutat vella com a tal i per tant la pretenia homologar a un barri més de caràcter industrial i comercial.

Deixem però aquesta polèmica per a més endavant i tornem al *Juicio* i al seu objectiu últim, que és el de desqualificar el projecte de Rovira, que considera utòpic, «un trasunto de modelo de ciudad dado por Vitrubio en tiempos del imperio romano», antihigiénico, confús, sense cap sistematització i amb un esquema radial concentrador.⁴

Por esto todos los hombres pensadores que guiados por un fin humanitario se han consagrado al estudio de la filosofía de la edificación de las ciudades, prefieren, aconsejan y predicán el sistema cuadrícula, cuya tendencia excéntrica [sic] expansiva favorece inmensamente más a los intereses de la sociedad y hasta a los particulares de la economía doméstica.⁵

Quant a les comunicacions, es sacrifiquen les grans vies transversals «con grave perjuicio de la industria y del comercio», per una prevenció –que per Cerdà també comparteix el jurat del concurs– contra els carrers llargs: «quando vemos en Nueva York el Broadway o via ancha que tiene 3 1/2 leguas de extensión [...] nos convencemos de que ha de haber para ello una razón muy poderosa que debe valer la pena de investigar». I és que, constata, tant el sistema ordenador com les comunicacions de la ciutat són definits pel caràcter del centre: «un centro que será de lujo tal vez o de recreo o de cualquier otro objeto, pero que nunca será mercantil».

Segons Cerdà, el pla de Rovira és, a més, un pla d'eixample limitat per una tanca, un canal i un tren que necessiten més de seixanta-dos ponts de 50 metres per ser superats, cosa que contradiu el caràcter de ciutat comercial i industrial i impedeix la baixada dels preus del sòl i la igualtat dels propietaris.⁷

Pero como 62 puentes de 50 metros de luz sobre ser muy costosos, no pueden construirse simultáneamente; sucedería que ora por falta de recursos, ora por falta de tiempo, se irían construyendo lentamente; y de ahí que los terrenos en cuya contigüidad se estableciesen los puentes, serían mas buscados y mejor pagados, viniendo a ser entre los mismos privilegiados, distinguidos con un nuevo privilegio y favorecidos con un nuevo monopolio.

4. «[...] no hemos encontrado ni sistema fijo, ni un pensamiento sólido. Hemos hallado una mezcla asaz inconexa de los sistemas radial, anular con lados poligonales, al mismo tiempo que cuadrícula. Es un trasunto de modelo de ciudad dado por Vitrubio en tiempos del imperio romano» i és «lo menos a propósito para dar libre circulación a los aires reinantes más sanos». CERDÀ, *Juicio crítico de la exposición...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 429. Afegeix: «el sistema radial tiende por su fuerza, que podemos llamar centripeta, a la condensación en centros determinados de una población excesiva». *Ibidem*.

5. *Ibidem*.

6. CERDÀ, *Juicio crítico de la exposición...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 451.

7. CERDÀ, *Juicio crítico de la exposición...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 432.

Cerdà critica el que evidentment preocupava molts arquitectes i l'Ajuntament, que era el control del creixement il·limitat, tal com hem vist en parlar de l'avantprojecte de Garriga. En el projecte de Rovira aquest tema es planteja amb tanta simplicitat que es redueix a limitar el creixement. I el jurat ho valora positivament quan diu:

Acaso pasen largos años antes que se realice por completo; pero cualquiera que sea la zona en que por de pronto se detenga el crecimiento de la ciudad, siempre tendrá regulares proporciones y será facil estender a los nuevos barrios los servicios administrativos.⁸

Davant d'això, Cerdà s'indigna i preveu un encariment fabulós dels terrenys com a conseqüència de forçar la detenció del creixement a cada zona i que els promotors «harian naturalmente lo que hacen todos los monopolizadores, se harían pagar alquileres exorbitantes», i rebut amb sarcasme l'argument de la dotació equilibrada de serveis:

La administración ha de servir y sirve, a la sociedad y nunca en ninguna parte y por ningun estilo, ha de servir la sociedad a la administración que paga y sostiene. Insiguiendo las equivocadas máximas de la junta para hacer más fáciles y cómodos y baratos los servicios administrativos, sería mejor encerrar a los hombres en un convento a guisa de frailes, o en cuarteles a manera de soldados.

Cerdà creu que l'error principal del projecte de Rovira està a concentrar tota la intenció en el centre o Foro d'Isabel II, lluny del port i dels trens, i lloc que «ni consideramos [...] a propósito para levantar siquiera talleres». Perquè si a Grècia o a Roma, «cuando los ciudadanos no vivían para la familia, sino para el Estado, cuando habían de acudir con frecuencia al Forum», era necessària una gran plaça a la qual anessin tots els carrers i carrerons,

[...] hoy, con nuestra civilización adelantada, con nuestras sociedades organizadas en familias que viven para si dentro del sagrado hogar doméstico, en este siglo cuyo espíritu es esencialmente mercantil, no podemos explicarnos la creación artificial de un punto de reunión, como no sea a la orilla de un rio, o de un centro de caminos de hierro, o de un puerto.

L'home modern no viu al fòrum, per molta admiració que tingui a les obres dels antics. Al *Juicio crítico*, Cerdà segueix un raonament amb què sembla respondre a una qüestió teòrica plantejada per Beulé, secretari perpetu de l'Acadèmia de França i professor d'arqueologia de la Biblioteca Imperial, que, en un article a la *Revue Générale* de París sobre la ciutat del segle VI a. C., havia assenyalat que a les ciutats gregues les cases eren petites i lletges i que en

8. CERDÀ, *Juicio crítico del Dictámen ...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 443.

conclusió la gent vivia sempre a la plaça pública.⁹ La referència implícita que el *Juicio crítico* en fa representa un pas més en el procés d'«historització» de la teoria de Cerdà, que en la seva redacció definitiva recollirà, en molts casos per rebatre'l, el cos doctrinal elaborat en aquest sentit i en molts d'altres.

Això ens fa pensar que Cerdà podia haver fet la referència al sistema modern d'ordre públic que hem vist desenvolupada al seu projecte amb l'exemple de la conquesta de Buenos Aires,¹⁰ per rebatre la posició d'aquell acadèmic, que en un article a la *Revue Générale de l'Architecture* explicava que les primeres ciutats gregues es van construir tortuosament a sobre dels turons per qüestions de seguretat i posteriorment van baixar a les planes, on es van construir les ciutats jòniques en malla. Segons Beulé, «Aristote veut donc qu'un fondateur de ville emploie les deux systèmes: Le nouveau pour l'ornement de la ville et l'agrément des habitants, l'ancien, pour leur nécessité et dans la prévision des sièges». La relació entre el projecte de Cerdà i l'article de Beulé donaria suport a la hipòtesi que l'enginyer català afegí en data posterior les seves «discussions» a la memòria del Pla.¹¹

Rupert Lacosta va publicar un opuscle per contestar el *Juicio crítico* i defensar el tractat de Rovira en què acusava Cerdà de creure que feia un projecte executiu d'obra pública,¹² quan, en realitat, el projecte de distribució arquitectònica —com qualsevol obra d'art— requeria «la unidad y la variedad sin caer en el desorden ni en la monotonía», i segons ell el projecte de Cerdà no ho aconseguia. Tampoc aconseguia la conveniència particular, «que es lo mismo que la de la familia puesta en su morada», malgrat la voluntat del seu autor, per la dispersió de les cases, que contrariaria el caràcter comunicatiu dels barcelonins moderns i els seus costums socials, per la baixa densitat prevista, que només es podria evitar si s'edificuessin els quatre costats de l'illa.

Aun cuando esto gustase a nuestro genio, que debería antes hacerse inglés, ¿no ofrecería un contrasentido dar a un ensanche un carácter y aspecto tan

9. «[...] au point qui nous paraîtrait à peine croyable, si nous n'étions accoutumés nous modernes, à vivre entassés [...] les anciens ne demandaient à leurs demeures qu'un abri pour la nuit et le répas du soir. La vie se passait en plein air, dans l'agora, sous les portiques; on mangeait au tribunal ou au théâtre, et, pendant tant d'admirables nuits d'été, le peuple dormait au seuil de sa porte [...] au siècle de Pisistrate la vie privée est encore pauvre et le demeure privée restreinte. Ainsi qu'il arrive dans les places fortifiées, le terrain est compté à chacun; si la population augmente, les maisons doublent de hauteur. [...] dans la vie des Grecs, tant qu'ils furent grands et libres, la vie privée eut peu d'importance.» Vegeu BEULÉ, «Les cilles du sixième siècle», *Revue Générale de l'Architecture...*, núm. 16 (1858), París, p. 250-256.

10. BEULÉ, art. cit., p. 253 i 254.

11. Vegeu inf. 9.1.

12. «¿...cree acaso que el ensanche de la ciudad se confiaría a sus manos, para que lo realizara como se realiza un edificio, un puente, o un camino según los conocimientos del autor del proyecto?» Vegeu RUPERTO LACOSTA, *Paralelo entre el proyecto de Ensanche de Barcelona, de D. Antonio Rovira i Trias premiado por la Junta calificadora del certamen abierto por el Excmo. ayuntamiento y el proyecto de D. Ildefonso Cerdà espuesto en el concurso por D. Ruperto Lacosta*, Barcelona, 1859. (Està íntegrament reproduït a Fabià ESTAPÉ, op. cit., p. 489 i s.)

extremadamente distinto de la población actual que lo motiva?. La vecindad no sería conocida, los habitantes se mirarian como extraños e indiferentes, nadie se auxilíaria en caso de un incendio u otro accidente desgraciado; en fin la población que por su industria debe estar en continuo trato viviría encerrada como podrían hacerlo los señores de la edad media en sus castillos feudales, como lo hacen todavía nuestra aristocracia y nuestros capitalistas durante una corta temporada del año en sus casas de campo.

Després de refutar la malla rectangular amb l'argument de la hipotenusa i els catets i de la dificultat de llegibilitat,¹³ l'acusava d'impedir un enllaç convenient entre la ciutat existent i la projectada en sacrificar-ho tot a «esa copia fiel de la Barceloneta o de las poblaciones de la América del Sud, como Buenos-Ayres, y las del Norte en los Estados Unidos».

Sobre la menor extensió del plànol Rovira, Lacosta insisteix que no per això deixa de ser un eixample il·limitat i deixa entreveure la idea de substitució d'usos inherent als processos de creixement modern:

[...] ¿se opone al plano del Sr. Rovira a que algún día, cuando la necesidad lo exija y los terrenos hayan mejorado levantándose, se estienda la ciudad hácia el rio y hácia cualquier parte? ¿Impide que ya desde ahora puedan irse construyendo edificios, que naturalmente serán industriales, según un trazado que ya marca, y constituyendo un barrio aislado que en su día pueda reunirse con los demas de la capital? Suponer esto, es querer alarmar infundadamente a los que todavía recuerdan la opresión ejercida por las murallas [...]

Lacosta, seguint evidentment el que havia llegit de Reynaud, divideix la població en diverses classes, on agrupa l'aristocràcia («poco numerosa») amb els comerciants i industrials en la categoria de «familias acomodadas», que diferencia de les arts i els oficis, que són un grup molt nombrós, i la classe jornalera, que «está sujeta en su mayor parte a la industria fabril, si bien los demás establecimientos industriales absorven otra no despreciable», a més del grup de gent que per la seva salut o caràcter fugen del soroll del món «buscando los goces de la naturaleza en los retirados paseos». D'aquesta manera pot analitzar les necessitats de cada grup, les comunes a tots i per fi la seva localització més adequada:

Si la clase acomodada, por sus rentas, por su comercio ó industria nunca, adoptase el plano que se quiera, podrá ir á habitar a las extremidades lejanas de la población actual, se arrimará al puerto i a los barrios industriales en que tendrán sus talleres y que naturalmente estarán en las afueras por el lado de levante o de poniente, segun hace ya tiempo están formándose; pero siempre

13. «[...] la mente se fatiga al ver que para trasladarse un transeunte de un punto a otro, forzosamente tenga que recorrer los dos catetos de un grande triángulo rectángulo, y que cuando se le ocurriera a una persona saber en que puesto de la población se encontrase [...] no le fuera fácil saberlo [...]» (Ruperto LACOSTA, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 499).

sin alejarse del centro donde tendrán sus puntos de reunión, sus teatros, sus cafés, sus bolsas, sus paseos y demás a que suele concurrir con la familia. Las tiendas de lujo, los suntuosos bazares, rodearán la gran plaza central, y se extenderán a lo largo de las calles-paseos; las tiendas menos importantes, junto con las artes mecánicas y demás de la clase media, los centros de los grandes barrios a mas o menos distancia del centro, segun sea su carácter y posición relativa; los grandes talleres y almacenes se colocarán a lo largo del ferro-carril de circunvalación, cerrando el perímetro del dilatado ensanche que se proyecta; y finalmente la clase jornalera que por su escasez de medios o por sus ocupaciones no puede vivir en el interior de lo que podrá denominarse Barcelona, se situará en las afueras, y próxima a las fábricas de toda especie que en las mismas existan y se construirán en lo sucesivo con mayor abundancia.

És difícil trobar una referència més clara i honesta de la imatge de la societat moderna segons la qual s'anava modelant la Barcelona del segle passat, si no és en els escrits de Fourier o dels seus col·laboradors, encara que aquí això es presenti com un ordre «natural».

Lacosta es defineix obertament partidari del sistema de «centralització harmònica» —«esta centralización que el autor del “juicio crítico” sólo cree necesarias, para las antiguas Grecia y Roma»— enfront de les idees del *Juicio crítico*, i en fa una defensa aferrissada perquè opina que les necessitats de tota la població, de totes les classes, exigeixen un lloc únic, destinat bàsicament al lleure. I aquest lloc ha de ser central,¹⁴ cosa que la plaça de les Glòries no podia mai acomplir perquè no hi hauria ningú de la ciutat existent, tret dels que tenien carruatge, que es prenguéss la molèstia «de ir a disfrutar de un espectáculo público a tres cuartos de legua de distancia» i menys encara els que «tuviesen la desgracia» de viure a l'eixample projectat a Sants o al Besòs.

En un altre ordre de coses, la centralització es feia necessària en una societat moderna per ordenar també els valors del sòl:

[...] ¿ha previsto el mencionado autor, que si fuera posible llevar a cabo esa vida e importancia que segun el proyecto del Sr. Cerdá se quiere difundir por igual en todos los puntos de la futura población, el transtorno económico que se originaría causando perjuicios de consideración a los intereses creados ya en la actual ciudad? ¿no juzga que sería altamente injusto hacer que los terrenos inmediatos al Besos y a la montaña adquiriesen un valor igual al de los inmediatos al recinto de la actual Barcelona y a los de su interior?

Si Cerdà estava preocupat per l'alta repercussió del preu del sòl en el cost de la casa, Lacosta ho estava per la formació d'un sistema reproducible de valors

14. «[...] pues que ¿tan solo la Roma Antigua, como dice el autor del juicio crítico, había de tener necesidad de aglomerarse en un punto céntrico para presenciar los actos del foro? Que se haya sentado este principio, lo concibiríamos para pueblos de otra época y de otras costumbres, mas no para los modernos, cuyo movimiento y sociabilidad les hace vivir mas para los atractivos bulliciosos de la calle y de los paseos, que para los dulces y tranquilos de la familia.»

del sòl que possibilités la transformació constant i successiva de la ciutat i n'ordenés, amb una jerarquia clara de valors, el creixement.

¡Que desorden no reinaria durante muchísimos años y acaso siglos en que se fuera edificando en ese sin número de calles que abarcan un espacio tan extenso! [...] ¡No sería esto causar daños de consideración, turbar la marcha progresiva del desarrollo de la edificación, por proponer una libertad ilimitada apoyada en la anarquía y en la confusión?

La protecció del valor del sòl urbà i la seva ampliació progressiva es plantegen en aquesta citació amb arguments molt similars als de la protecció de la indústria, amb la qual els protagonistes de l'època establien un paral·lelisme immediat. Per això la lluita de Cerdà, contrari a qualsevol «límit artificial» per temporal que fos, havia de desvetllar els mateixos recels entre els estaments barcelonins que la dels seus amics lliurecanvistes.

La qüestió de la centralització també plantejà un aspecte que serà reincident quan es parli de les vies de comunicació i de la ciutat: si Cerdà acusava l'esquema de Rovira d'obstaculitzar el pas de la carretera general a través de la ciutat, Lacosta, en defensar-lo, subratllava que la ciutat era precisament l'origen o el destí d'aquella infraestructura territorial.

10.2. GRANS EIXAMPLES I CREIXEMENT IL·LIMITAT

Una ciutat il·limitada, o, més precisament, en situació de creixement il·limitat, es diferencia d'una ciutat tradicional preindustrial perquè té una relació diferent amb el territori, que al seu torn també està en un nou procés de transformació il·limitat. La nova productivitat del territori provoca una acumulació de capital que reverteix a la ciutat, que, al seu torn, organitza i distribueix els excedents a través d'un nou sistema de comunicacions que ja no és la suma de sistemes locals connectats, sinó que té una lògica i escala superiors a escala nacional i internacional. Emergeix així una nova jerarquia urbana i una especialització funcional de cada territori i de cada ciutat. Dins la seva especialitat o rang, la ciutat pot tenir, o així es creia a l'època, un desenvolupament il·limitat.

El procés d'eixample il·limitat es pot iniciar, en un primer moment, sense un planejament, entès com un dibuix de traçat o unes ordenances específicament diferents de les normes de bon govern o de les normes de bon veïnatge antics. Si és així, en una segona etapa necessitarà uns instruments de vertebració per estructurar la ciutat eixamplada i unes normes noves per assegurar aquesta estructura en els futurs desenvolupaments. Si pel contrari no es tracta d'un creixement il·limitat sinó d'un creixement tradicional però que per alguna causa especial es preveu molt gran —com per exemple era el cas de la creació d'una nova ciutat o la instauració d'una nova capital a l'Antic Règim—, la traça i la divisió del sòl de la nova ciutat esdevenen fonamentals i inevitables.

En el cas de Barcelona, al segle XIX es van donar els dos fenòmens alhora. Es tractava del creixement il·limitat d'una gran ciutat industrialista i alhora accelerat a causa de la permanència de l'estatus de plaça forta. Per tant, a Barcelona es necessitaven alhora instruments de vertebració que estructurassin el procés de creixement il·limitat, i un projecte que definís la divisió del sòl i la forma de la nova ampliació accelerada. Les referències eren en un cas París i en l'altre les ciutats americanes, i en el primer es tractava d'un pla pròpiament urbanístic que definís unes lògiques sistemàtiques d'actuació i unes actuacions programades en àmbits urbans precisos, mentre que en el segon calia un projecte clar i repetitiu, mostrat en pocs fenòmens previs de tipus geogràfic o infraestructural.

La combinació d'ambdós aspectes era per si mateixa complexa i es féu conflictiva per les diverses raons que hem anat assenyalant fins ara, especialment les ideològiques, ja que es tractava del disseny d'una transició de la ciutat de l'Antic Règim a la de l'industrialisme liberal i, alhora, d'un canvi d'estatus sobre el qual no hi havia acord.

10.2.1. ÀMBIT DE PLANEJAMENT

El creixement continu implica l'eliminació dels límits o la previsió de la seva superació progressiva. En aquest aspecte, fixar un àmbit de planejament té més a veure amb el fenomen del gran creixement accelerat que amb el del creixement il·limitat. Els criteris per fer-ho només podien sortir de la topografia –els límits de la plana–, dels recursos disponibles –com les limitacions de l'abastament d'aigües– i de l'establiment de les necessitats previstes, basats en uns dèficits quantificables, amb independència de si era per als futurs cent anys com deia Cerdà en el seu avantprojecte, o per als futurs cinquanta anys com ho feia Garriga en el seu.

Rovira i Trias ja havia definit els límits del Besòs a Sants i de muntanya a mar l'any 1846,¹⁵ expressant el desig de màxim eixamplament, que Cerdà recollí en el seu avantprojecte, on introduí el càlcul de les necessitats immediates basant-se en la superfície necessària per a la població del moment en condicions higièniques. Recordem que, segons Cerdà, Barcelona ocupava una octava part de la superfície que li correspondria per la seva població, i els pobles comarcans, entre una tercera i una quarta parts, segons una densitat ideal que Garriga identificà en l'avantprojecte del 1857-58 amb l'índex de Levy de quaranta metres quadrats per persona. Tots tres autors contemplaven una canalització per desviar les aigües torrencials que limitava l'àmbit dels respectius avantprojectes. Ara bé, Garriga dibuixà una primera fase que no cobria les previsions que ell mateix feia, malgrat defensar un eixample il·limitat per al qual preveia uns eixos de desenvolupament que solcaven tot el pla, procediment que repetí Rovira en el

15. Vegeu ROVIRA I TRIAS, BENA, 1846, Barcelona, p. 92.

seu projecte i que motivà l'acusació per part de Cerdà a Rovira i Trias de fer un eixample limitat. Cal concloure que Cerdà parlava d'un gran eixample, i els altres dos ho feien d'un eixamplament il·limitat. Dit en altres paraules, Cerdà feia una proposta finalista mentre que els altres dos dissenyaven un procés.

La preocupació de Cerdà per trencar el monopoli del sòl a la ciutat —que segons ell era la intenció del legislador de la reial ordre d'enderroc de les muralles— era, amb la higiene, el seu principal motiu per establir un àmbit desmesurat del seu pla. En conseqüència, es preocupà bàsicament de definir la tipologia i casuística distributiva de les cases i dels carrers com a sistema per gestionar una urbanització extensiva en l'àrea més gran possible on l'oferta i la demanda de sòl funcionessin com un mercat perfecte, que permetria urbanitzar arreu. Tanmateix, aquesta hipòtesi descuidava el fet que la urbanització havia de poder connectar-se a una infraestructura preexistent en un context de recursos limitats. La creació d'aquestes infraestructures es convertiria en el problema de Cerdà un cop aprovat el pla i durant els anys setanta. En canvi, sembla que tant Rovira com Garriga tenien aquest problema més o menys plantejat des de molt abans,¹⁶ quan Rovira, en els articles al BENA, havia enunciat l'aspecte processal de la transformació urbana, i com hem seguit en l'obra de Garriga, interessat en la continuïtat del creixement de la ciutat i no en una ciutat nova.

Els arquitectes esmentats coincidien amb l'enginyer en la prioritat de la higiene i la mobilitat, però no semblaven preocupats per l'abaratiment dels lloguers, que potser creien consubstancial a l'eixample, i no creien en el mercat perfecte que preconitzava Cerdà per solucionar-ho. En canvi el que evidentment els preocupava era el control del creixement il·limitat i de la seva articulació en l'espai i en el temps.

10.2.2. LA QÜESTIÓ INDUSTRIAL. LOCALITZACIÓ DE FÀBRQUES I HABITATGE OBRER

Al primer capítol hem vist el projecte de Massanés de portar la indústria a l'eix de la travessera de Gràcia, desplaçant-hi alhora els obrers, que així podrien millorar la seva qualitat de vida. De passada es netejava el centre, i així podia accomplir millor el seu paper representatiu burgès i comercial.

L'expulsió de la indústria i la millora de l'habitatge obrer estaven estretament relacionades i difícilment es trobarien opinions a l'època que considerin la residència obrera separable de la indústria. Pere Monlau, com molts d'altres higienistes, va dedicar molta atenció a la qüestió, i si en la memòria de l'any 1841 opinava que l'eixample podria servir per poder construir més fàbriques, en una altra de l'any 1856 sobre les mesures que podia dictar el Govern en favor de les classes obreres proposava la de descentralitzar les fàbriques i fer construir cases model amb habitacions adequades per als obrers i les seves famílies, fomentant-ne

16. Vegeu l'apartat sobre la necessitat del planejament l'any 1846, inf. 4.1.

la construcció pels particulars a la manera com es feia en els països més avançats, i també «abrir paseos y jardines de recreo, tóvolis, etc., para la clase obrera, en los cuarteles o barrios donde viven por lo común los jornaleros». Tanmateix, en els *Elementos de Higiene pública* de l'any 1847 i en l'apartat on explicava la distribució de les poblacions, Monlau no deia res d'on s'havien de posar les indústries.

L'any 1852 un altre metge, Joaquim Font i Mosella, va escriure unes *Consideraciones sobre los inconvenientes que irrojan a la salud de los jornaleros y a la pública de Barcelona las fábricas en especial las de vapor, y sobre las ventajas de trasladarlas a la llamada casa Túnez*. Malgrat que aquest tipus de política es considerava en general massa coercitiva i creava un focus concentrat d'insalubritat, la Societat Econòmica d'Amics del País proposà també (15 de desembre de 1854) una zona especial per a la indústria molesta, a més de cases còmodes i barates per als pobres.

La comissió de les corporacions proposà (28 de juliol de 1855) de desplaçar els establiments perillosos fora de la població i estudià tres possibilitats per a la resta d'indústries: la de la localització indiferenciada a qualsevol lloc de la ciutat, la de fitar un sector on concentrar la indústria moguda per vapor, i la de prohibir-la només en el centre de la població un cop eixamplada, que és la que finalment s'adoptà. A més, proposaven de situar els habitatges obrers en els mateixos barris industrials, fora del centre. Aquesta filosofia va ser la que recolliren les primeres ordenances, que s'anaven redactant coetàniament a Barcelona per Duran i Bas, amb la col·laboració de Garriga.¹⁷

Cerdà, que considerava la solució de la qüestió de l'habitatge obrer com una de les necessitats de l'època, curiosament no deia res de la indústria a l'avantprojecte de 1855. L'any següent, Mañé i Flaquer demanava la descentralització industrial i definia un model que es traduiria en la creació de les Colònies Industrials del Ter i del Llobregat.¹⁸ En el seu avantprojecte Garriga deixava el tema per al moment de redactar el projecte definitiu, però especificava que els barris per als obrers no tenien per què coincidir amb els de les indústries, de manera que en el projecte de bases de l'Ajuntament (23 de febrer de 1859) havien desaparegut totes les referències a les cases per a obrers i es modificà, respecte a la comissió de les corporacions, tot allò que parlava de la localització d'establi-

17. Cal suposar que Garriga no es limità només a dibuixar-ne la portada amb un gravat al·legòric dels elements de progrés de la ciutat, i de la seva catalanitat. De fet, és evident l'intima relació entre aquestes primeres ordenances i les primeres bases de l'Eixample proposades per la comissió de les corporacions i posteriorment relacionades, més mediatitzadament, amb l'avantprojecte de Garriga i les primeres bases de l'Ajuntament. Un comentari més complet d'aquestes ordenances es pot trobar a la tesi de Joaquim SABATER, *El proyecto de una calle sin nombre*, Barcelona, ETSAB de la UPC, 1986. I a l'article de J.A. SOLANS «De las constituciones a los edictos de obrería...», *Arquitecturas BIS*, núm. 5 (1975), p. 23-31. I també al de Manuel TORRES et alii a *Inicis de la Urbanística...*, op. cit. Sobre la transcendència de les ordenances del 1856 i en particular de la qüestió de la localització industrial, vegeu Martí BASSOLS, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español*, Madrid, 1973.

18. Vegeu FONTANA, op. cit., p. 330.

ments perillosos o insalubres, que no es permetien enlloc de l'eixample. Sembla que aquest criteri també l'assumí la comissió consultiva d'eixample i no aparegué cap referència al tema ni en el seu dictamen ni en les bases definitivament aprovades per l'Ajuntament. En conseqüència, els projectes ho havien d'introduir opcionalment. El de Cerdà sí que parlava de les indústries en la memòria, com a les ordenances de 1859, on considerava tot l'eixample apte per a la localització industrial i cal suposar que aquesta qüestió devia ser decisiva per al Govern a l'hora d'aprovar el Pla.

10.2.2.1. Cases per a obrers

Pel que fa a la qüestió obrera, l'any 1856 s'havia presentat amb tota la seva cruesa davant els ulls de la burgesia barcelonina, i a partir d'aquell any s'inicià una nova discussió que es pot formular com la millor manera de localitzar l'habitatge obrer a la ciutat.

Es tractava de saber si el millor era la segregació en barris perifèrics o, en canvi, la seva integració en la ciutat burgesa, i en aquest cas, si s'havia de fer en cases especials, carrers especials o en pisos diferents dels de la burgesia. Els models eren coneguts. Al centre de la ciutat, les cases responien a una estratificació social per pisos, de manera que els més alts corresponien, dividits en apartaments més petits i de pitjor qualitat, als lloguers més baixos; i d'altra banda, al Raval i al barri de Sant Pere, per exemple, la diferenciació es produïa principalment per categories de carrers, mentre que la Barceloneta o sobretot alguns pobles comarcans eren barris estrictament populars i bàsicament obrers, marginats del centre urbà. Doncs bé, en la perspectiva d'una transformació profunda de la ciutat, calia establir quina d'aquestes modalitats s'havia de potenciar. I era important de definir-ho, perquè si l'eixample de la ciutat havia de resoldre la qüestió dels lloguers i el conjunt de la transformació havia de configurar una imatge nova de la ciutat, aquest element incòmode però necessari de la nova ciutat havia de trobar el seu lloc. Lloc que a més caracteritzaria els valors del sòl de Barcelona. Tota aquesta discussió es féu explícita a Barcelona a partir de 1856 avançant-se a la que es produirà a la resta d'Espanya en una quinzena d'anys.¹⁹

Cerdà, que en el seu avantprojecte de 1855 havia fet referències a les experiències dels països europeus més avançats, presentà en aquella ocasió

19. En efecte, Àngel Isac, que ha estudiat el tema amb relació als congressos nacionals d'arquitectes, ens diu que «En España, el primer intento importante por sistematizar y difundir las experiencias europeas se debe a un ingeniero de caminos, José A. Rebolledo, quien, en 1872 publica *Casas para obreros o económicas*, cuyo origen es la Memoria presentada al concurso que la Sociedad Económica Matritense había convocado, en 1870, bajo el lema "Construcción de casas con habitaciones para obreros", en que se reseña el estado en que se encuentran en las naciones más civilizadas de Europa y los medios de aplicación en España» (Àngel ISAC, *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España*, Granada, 1987, p. 308; és de gran interès tot el capítol dedicat al tema «Alojamiento obrero. El problema de la arquitectura barata y la urbanización», p. 315 a 333).

models de ciutats obreres franceses com Mulhouse o Le Creusot i alguns models d'habitatge per a obrers, unifamiliars i col·lectius, i defensà la necessitat de fer cases baixes i aïllades a l'eixample, que entenia com un conjunt interclassista i en diferenciava els tipus de família per la mida i luxe de les parcel·les i cases respectives.

El tema devia d'haver provocat algunes discussions ja que la comissió consultiva de 1859, en parlar de l'alçada dels edificis, després de justificar que hi entrava tot i no ser una qüestió del plànol sinó de les ordenances, també feia una defensa de les cases baixes i aïllades —«El bello ideal de la Comisión es que se viva en la ciudad como se vive en el pueblo»²⁰ i precisava que ho havien de ser no solament per imperatius higiènics sinó també polítics. Ara bé, el lector es preguntarà que té a veure l'alçada de les cases amb la qüestió obrera. La resposta l'hem avançat en parlar del model de localització de l'habitatge obrer en els pisos alts de les cases burgeses i és Garriga qui ho respondria uns anys després en la memòria del seu projecte per a la Barceloneta, l'any 1862, on defensà amb vehemència la necessitat d'integrar en el mateix barri les diferents classes de la població.

El mateix Cerdà, contemporàniament a la comissió consultiva, incloïa en el seu projecte una «discusión política» en què tractava el mateix tema de l'habitatge obrer fent un repàs a tots els sistemes que comentem de localització, per concloure que en lloc de buscar fórmules específiques calia convertir els obrers en propietaris de les seves cases, en la fórmula col·lectiva d'accionistes d'una societat d'eixample. En conclusió, Cerdà s'apartaria d'aquesta discussió sobre cases altes o baixes i sobre models d'habitatge obrer, i concentraria tot el seu esforç en la creació d'un mercat del sòl al més perfecte possible per rebaixar-ne el preu, obrint el que una certa crítica barcelonina considera la «degradació» del seu model d'eixample a través de la densificació. Les bases definitives del concurs d'eixample optaren per no definir unes alçades per a les cases, posposant la discussió a les ordenances d'edificació i independitzant-la del plànol.

10.2.2.2. Carrers per a obrers

Cerdà podia renunciar a les cases baixes i aïllades, o posposar el tema per la discussió de les ordenances, però en la discussió del plànol era ineludible decidir la jerarquia de carrers, que també afectava, entre altres coses, la residència obrera.

En el seu avantprojecte, Cerdà explicà que els carrers havien de ser tots iguals per la dificultat de decidir a priori quins serien més importants; de manera que només contemplà un únic tipus de carrer, a més dels eixos estructuradors territorials. Quatre anys després Cerdà incorporà al projecte un nou tipus d'amplada intermèdia entre aquelles dues que pràcticament només utilitzà a les

20. Vegeu *Resoluciones de la Comisión Consultiva de ensanche*, Barcelona, 1859. (Reproduïdes a ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 405.)

rondes, però en aquesta ocasió justificà la igualtat dels carrers (i de les illes) per motius econòmics i socials. Era evidentment una resposta a l'avantprojecte de Garriga i a les bases que l'Ajuntament havia donat a la consultiva, on es contemplaven una gran diversitat de vies que definien una malla molt jerarquitzada i matisada on els carrers ja no es diferenciaven només per l'amplada, sinó pel tipus d'edificació i de visuals finals i no es consideraven exclusivament com un conducte circulatori dividit en franges especialitzades, sinó que s'entenien com artefactes arquitectònics complets. La malla, per la seva banda, derivava de la superposició correguda d'altres malles de diferents categories de carrers, seguint, segons explicaria Garriga en el projecte de la Barceloneta, el paradigma de la ciutat nova d'Edimburg, que permetia integrar en un sol barri la residència obrera i la burgesa en els diferents ordres de carrers. La intenció era d'establir un mercat del sòl que a més de la referència al centre de la ciutat, també es definís a partir dels eixos principals i dels centres de barri, en un intent de lluitar contra la segregació social dels barris exclusivament obrers i, a la vegada, superar també el model d'estratificació vertical de les cases urbanes. La proposta de Garriga no es plantejava resoldre la qüestió social a través de la disciplina arquitectònica, com pretenia Cerdà, sinó donar resposta a contradiccions assumibles pels sistemes de formació de les rendes del sòl en el marc socioeconòmic vigent.²¹

El que és més simptomàtic, potser, és que la relació entre el pla d'eixample i la qüestió de la residència obrera, que en la discussió de les bases del concurs i en el projecte de Cerdà tingué tanta importància, desapareixeria dels escrits i memòries posteriors, molt més centrats en qüestions relacionades amb la formació d'un mercat del sòl a través del planejament i sobretot de la seva realització econòmica i jurídica.

10.2.3. CENTRALITAT I EIXOS D'URBANITZACIÓ

En l'àmbit estructural, la transformació de la ciutat havia de resoldre bàsicament dues qüestions que podríem denominar la qüestió dels enllaços i la dels accessos.

Es tractava d'enllaçar Barcelona i els nuclis suburbans per estructurar el que havia estat un creixement «espontani» sobre el pla de Barcelona. Aquesta era la intenció del primer projecte de Rovira i Trias l'any 1846 i seria una preocupació constant al llarg de tot el procés de cristallització de les bases del concurs de

21. Per veure la continuació d'aquesta polèmica en el cas espanyol és de molta utilitat el llibre ja ressenyat d'Àngel Isac, on es pot veure que aquell «bello ideal» a què es referia la comissió consultiva, coincidint amb Cerdà, el repeteix Mariano Belmás en els congressos d'arquitectes, amb poc èxit en el de l'any 1881, però amb total acceptació en el celebrat a Barcelona el 1888, a través d'intervencions d'arquitectes catalans que protagonitzaren la transformació de Barcelona durant la restauració: Leandre Serrallach, Pere Garcia Faria, Josep Torres i Arguñol, Joan Torres i Guardiola, Domènech i Estepà, Falqués, Bonell i sobretot Modest Fossas i Pi.

l'eixample. No solament això: seria una qüestió recurrent a la urbanística de Barcelona fins al Pla Jaussely –que precisament fou un pla d'enllaços– i també posteriorment ho seria perquè el Pla Cerdà no resolgué satisfactòriament la qüestió dels accessos, més preocupat per l'altra faceta, que a la Barcelona vuitcentista es presentaren com a qüestions contraposades.

Els enllaços ho eren entre la ciutat, més concretament el seu centre, i els pobles del pla. En canvi els accessos, entesos com a grans eixos de relació amb el territori, ho eren a partir de les collades d'entrada al pla de Barcelona i el port. La situació dels pobles coincidí més o menys amb la direcció de les entrades a la plana, però en canvi la localització del centre i la del port estaven per decidir tot i que les alternatives eren reduïdes. El que no estava gens decidit era la posició del port respecte al centre existent, al qual en principi havia de servir sense renunciar a fer-ho als magatzems i fàbriques, que, com hem vist, s'havien d'allunyar del centre. El mateix passava amb les estacions dels ferrocarrils, que havien de servir als passatgers del centre i connectar directament amb el port. A diferència de la majoria de ciutats grans, en què els trens s'havien de situar als afores i enllaçar les diferents estacions amb un tren de circumval·lació, Barcelona tenia l'oportunitat d'integrar els trens dins de la ciutat. Era una oportunitat que no s'escapava als protagonistes del planejament i que es convertí en una més de les qüestions polèmiques.

A Barcelona també esdevingué estructurant la malla rectangular perquè Cerdà ho va voler així, malgrat els intents per evitar la seva presència implacable,²² i, per idèntic motiu, no ho foren la localització dels edificis públics, places i equipaments, tot i ser una de les preocupacions més generalitzades en el procés de concreció de la idea d'eixample. La indiferència de localització de la malla de l'eixample no va ser durant molts anys digerida per les forces vives de la ciutat, que van entendre la qualificació diferencial de l'espai com una qüestió d'enllaç i d'imatge urbana que s'havia d'assolir a partir de l'aprovació del Pla Cerdà.

10.2.3.1. *Centre de moviment, centre de ciutat*

Hem vist al primer capítol com a París, en els projectes previs a Haussmann, es proposava la fixació d'un gran centre que es volia dual: al costat del centre representatiu i de celebració, es situava el centre d'avitallament de la ciutat. A

22. A causa de la situació de l'antic nucli emmurallat de Barcelona, de manera tangencial a una plana convexa i allargada, el seu accés històric principal corresponia aproximadament a una corba de nivell que descrivia una línia còncava tangencial a la plaça de Sant Jaume i conformat per l'eix dels carrers Hospital-Boqueria-Llibreteria-Boria-Carders, que es continuava a la carretera de Sants i la carretera de Ribes. A l'hora de situar una graella de carrers, si es volien rectes, o bé apareixien unes diagonals, o bé calia trencar la graella en diferents trossos, que és el que va fer Garriga en definir-la només al tram entre Barcelona i Gràcia, llançant uns eixos d'enllaç des d'aquesta quadrícula cap enfora.

París, ciutat capital per excel·lència, no es plantejava el problema de la localització industrial. Però en el cas de Barcelona, i deixant per un moment el tema de la capitalitat, les infraestructures d'intercanvi no ho eren només per al consum. De fet tota la ciutat havia de ser una gran estació d'intercanvi de matèries primeres i de productes manufacturats. L'any 1856 Mañé i Flaquer proposava de convertir-la en un gran magatzem industrial —«dejando que Barcelona sea lo que debe ser para la industria: su almacén». Barcelona havia de preparar-se per ser el magatzem d'una Catalunya convertida en «fàbrica d'Espanya», que gràcies als nous trens en construcció reproduiria a gran escala la situació de la plana barcelonina, i a petita escala, el conjunt francès, que era l'exemple que s'havia de seguir. El paper de Barcelona dins d'Espanya quedava així definit d'una manera acceptable per a tothom, i, lluny de les aspiracions de capitalitat, assumia també un paper bàsic dins del projecte de nacionalització espanyola. Barcelona deixaria de ser una ciutat de xemenies per convertir-se en una ciutat de magatzems, i ja se sap que, en un magatzem, les qüestions dels accessos i de la distribució són essencials.

Això no obstava perquè la burgesia local no necessités els seus espais. En conseqüència la ciutat que projectà Garriga l'any següent era una ciutat dual que reproduïa la divisió entre el centre i la perifèria, però —i això cal subratllar-ho— independitzant-ne els creixements respectius. En efecte, l'avantprojecte de Garriga preveia que el centre residencial i terciari creixés des de la ciutat antiga cap a Gràcia, i que la ciutat industrial ho fes a partir del port a través de grans eixos exteriors cap a Sant Martí d'un costat i Sants de l'altre, en el que serien ampliacions naturals dels barris de la Ribera - Sant Pere i del Raval respectivament. Aquesta separació entre la ciutat residencial i terciària d'un costat i la ciutat industrial magatzem de l'altra portarà Garriga a modificar la malla de l'eixample central, jerarquitzant-la, i limitant-ne les possibilitats de creixement cap als altres municipis on preveia l'expansió industrial. La ciutat existent, que Cerdà no havia considerat en el seu avantprojecte, s'havia de convertir per a Garriga en el lloc central de residència i de les institucions directives d'aquella ciutat magatzem, expulsant-ne la indústria, tal com establien coetàniament les ordenances. Garriga, que coincidia amb Cerdà en la importància del port, afegí als eixos que havia proposat l'any 1854 —i que l'enginyer havia recollit l'any 1855— uns de nous per reformar el centre antic i vincular-lo estretament amb l'eixample i el port.

L'avantprojecte de Garriga intentava la síntesi entre els dos documents coetanis anteriors i recollia la demanda de la comissió de les corporacions d'una plaça central al capdamunt de la Rambla, però la situava més amunt, en la posició d'una de les tres que l'avantprojecte de Cerdà penjava de la Gran Via. En la seva ambigüitat, el disseny de Garriga significava finalment una idea diferent de les anteriors, en adjudicar a la plaça un valor de centre que Cerdà no havia mai previst.

L'avantprojecte de Garriga pretenia —ho demostren els dibuixos preparatoris— solucionar l'enllaç entre els pobles del pla i les diferents línies de ferrocarril a base de girar la malla, trencar-la o preveure travesseres com la que, simètrica al

bulevard, servia de límit entre la nova ciutat i Gràcia i connectava aquest poble i els altres de la part alta (Sant Gervasi, Sarrià i les Corts) a les carreteres generals, sense haver de passar pel centre de la nova ciutat. Cerdà resolgué el problema de manera diferent en el seu projecte de 1859, inventant-se la Diagonal. Però l'invent de la Diagonal, que fou una de les aportacions de l'enginyer a l'estructura bàsica de la ciutat, provocà un problema nou en reforçar el paper de centre de la plaça de les Glòries i crear un nou focus en l'esquema. Si per a Cerdà aquest nou focus només tenia un paper de distribuïdor de trànsit, i no havia de fer la competència al vertader centre de moviment, que era el port, tothom va veure-hi una voluntat o un futur efecte de centralització de la ciutat en aquell punt, que distorsionava la previsible dinàmica de creixement. Per als propietaris dels voltants del passeig de Gràcia, la nova plaça era un atemptat a les seves expectatives, i per als tècnics era un element que per la seva arbitrarietat creava distorsions de conseqüències greus en el procés lògic de desenvolupament urbà.

El concurs d'eixample es va convertir bàsicament en un concurs sobre la distribució dels centres en el procés de desenvolupament urbà de la ciutat, en virtut d'aquesta decisió de Cerdà. Això és evident en els plànols de Soler i Glòria i de Fontserè, que desplaçaren l'encreuament de l'eix diagonal cap a un punt més proper a la ciutat, com també ho féu el guanyador Rovira i Trias.

L'autor del *Juicio crítico* –el mateix Cerdà–, publicat de resultes del veredict del concurs, no trobà justificat el desplaçament, criticà agrament l'opció de Rovira i elogià Francesc Daniel Molina perquè situava el centre en el port:

por la convergencia de las principales vías de comunicación con el interior y exterior, al puerto que es indudablemente el corazón de esta ciudad esencialmente mercantil e industrial, el único verdadero centro de vida y acción.

Soler i Glòria, al seu torn, criticà Cerdà perquè volia desplaçar el centre a la plaça de les Glòries:

el centro de Barcelona se colocaría en medio de la vega del Besòs, lejos del puerto y del comercio [...] y el querer localizarlo sería una ciega obstinación, porque no hay fuerza humana capaz de arrebatarse de su centro natural de acción y de vida, una población sea cualquiera el grado de su importancia.

10.2.3.2. *Dinàmica urbana i traçat de ciutat*

La forta focalització de la futura plaça de les Glòries i la seva situació excèntrica i allunyada en el moment d'iniciar el procés d'urbanització plantejaren immediatament una confrontació sobre les implicacions d'aquell procés que Cerdà, en la seva voluntat racionalitzadora, havia subestimat en excloure del

seu raonament el que ell devia considerar contingències marginals, com la ciutat existent i la força de les inèrcies que hi havia acumulades.

Soler i Glòria, que coincidí amb Cerdà en el fet que l'exemple de Barcelona només es podia «elevant a l'altura d'una necessitat nacional» en nom dels interessos de la marina, l'acusava en canvi de superficialitat dient que la memòria del seu projecte (de 1859) estava plena de vulgaritats sobre la higiene i l'aire que no eren suficients per demostrar-ne la necessitat.²³

No llama su atención ninguno de las causas que promueven la concentración de los distritos rurales en las grandes ciudades, ni desvanece las objeciones dirigidas contra el acrecentamiento de estas, ni esplica el pasado, ni prueba de penetrar en el porvenir; y sin embargo, se trata de fundar una obra imperecedera!

Per desgràcia, no coneixem la memòria del projecte d'aquest enginyer, que segons ell explicà responia a aquests aspectes teòrics de manera molt més satisfactòria que tots els altres del concurs, i potser fou en resposta a aquesta recriminació que Cerdà inclogué en la seva teoria definitiva unes consideracions geogràfiques i històriques molt més profundes que les que havia fet en la memòria del projecte.²⁴

En l'apèndix a la memòria, que sí que coneixem,²⁵ Soler i Glòria, en el mateix to polèmic, toca el que per ell són els temes principals de discussió. Primer fa una reflexió sobre la dinàmica i direcció del creixement: «Suponer que el desarrollo de la población se ha de verificar por capas paralelas es un contrasentido», i coincideix en això amb Cerdà. En canvi en difereix radicalment pel que fa a la direcció del creixement:

Libre ahora de tomar aquella su vuelo hacia donde encuentre mayor comodidad, no cabe en lo racional conjeturar que vaya a situarse en los sitios bajos que forman la vega del Besós, sino cuando estén poblados ya los espacios superiores al oeste y sudoeste de Barcelona [...]. Ya en el día se pueblan con marcada preferencia las inmediaciones de San Gervasio, Las Corts i Hostafranchs.

Ara bé, pel que hem vist, un dels problemes que preocupa del plànol de Cerdà és el control del creixement, que inclou l'aspecte paisatgístic i la necessitat

23. Segons el també enginyer Soler i Glòria, a part d'aquelles vulgaritats només hi ha a la memòria de Cerdà «algunos recuerdos del cólera, algunos datos sobre la mortalidad, transcritos de la estadística del D. Laureano Figuerola, [...] con la particularidad de que concretándonos a esas mismas pruebas, encontraríamos que el aumento de la población se ha de verificar con estremada lentitud».

24. De les afirmacions de Soler i Glòria es podria inferir, però, que els afegits que fa Cerdà en la seva memòria recentment descoberta sobretot els històrics i les «discussions» econòmica i política, van ser afegits també posteriorment.

25. *Resoluciones...*, dins *ESTAPÉ*, op. cit., p. 459.

d'establir un mercat del sòl jerarquitzat amb valors diferencials. La isotropia de la trama Cerdà és vista com una font de problemes quant a la llegibilitat i magnificència de la ciutat un cop construïda, però també, sobretot, pel que fa a l'ordre en el procés de la seva construcció. La por del desordre es pot seguir en la discussió de les bases econòmiques de la transformació i es traduí en la necessitat, nova a Barcelona, d'establir una teoria sobre la transformació urbana, teoria que havia de ser històrica, com assenyalava Soler i Glòria. Cerdà, lluny de la preocupació per l'aspecte visual de la llarga situació de transició, tingué, nogensmenys, la necessitat de muntar una teoria per explicar històricament els processos d'urbanització.

Pel que fa a la història posterior a l'aprovació del Pla Cerdà, gran part dels esforços per reformar-lo que faria l'Ajuntament, amb el protagonisme de Garriga, anirien dirigits a controlar el procés de creixement i sobretot aquells aspectes més relacionats amb la transformació del centre, mentre que els esforços de Cerdà tingueren dues vessants. D'una banda, fixar materialment la seva quadrícula sobre la plana, situant les estakes i establint les rasants, assimilant el creixement de la ciutat a la realització d'una obra pública, un element bàsic de la qual era la urbanització de la Gran Via com a eix principal de referència geomètrica i d'accés; i de l'altra, l'establiment de mitjans de repartiments de càrregues i beneficis entre propietaris que salvessin els problemes de transitorietat. Per tant, Cerdà entraria ja de ple en la realització del seu projecte, mentre que Garriga intentaria reformar-lo en considerar que el traçat de Cerdà, almenys en els perímetres immediats de la ciutat i en el seu interior, no permetien el desenvolupament harmònic de la ciutat, opinió compartida per moltes altres persones que partia del convenciment que hi havia una relació estreta entre la dinàmica de creixement i el traçat específic d'aquells perímetres de transició, cosa que Cerdà negava si el que es volia era una ciutat racional i moderna.

10.2.3.3. *Qualificació espacial a través dels edificis públics i els equipaments*

Interessa acabar aquest resum de la discussió posant èmfasi en un aspecte molt relacionat amb la dinàmica de creixement, que no és altre que el de la caracterització dels diferents sectors de creixement a través de la localització, agrupació o segregació d'edificis públics amb funcions diferenciades pel que fa a l'activitat i a la finalitat urbanes. L'èmfasi que les bases definitives del concurs atorgaren a la definició i localització dels edificis —que els classificaven en «sujetos a la localidad», «no sujetos a la localidad y que deben estar dentro de la población» o «fuera de la población»— en demostren la importància. Ja n'hem parlat prou i no cal estendre'ns-hi més, ara, però diguem que aquest interès té molt a veure, evidentment, amb la definició dels centres i els focus, però també, ja ho hem dit, amb el control de la dinàmica, i prové d'una forta sensibilitat per la topografia i el paisatgisme com a eines d'un projecte que s'entenia de transició, propi dels arquitectes eclèctics.

10.3. BASES ECONÒMIQUES I MARC JURÍDIC. LA REFORMA INTERIOR I LA DESTINACIÓ DELS TERRENYS DE LES MURALLES COM A PRINCIPALS OBSTACLES PER DEFINIR EL SISTEMA D'ACTUACIÓ EN LA TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DE BARCELONA

El seguiment de la discussió de les bases econòmiques de la transformació urbana pot aclarir bastant bé les intencions dels diferents projectes i alguns dels pressupòsits en què s'ha basat la intervenció urbanística a Barcelona des dels seus orígens.

El dictamen de la Societat d'Amics del País (15 de desembre de 1854) proposava, per formar el pressupost d'eixample, la venda dels terrenys de les muralles i un import als terrenys desafectats per la zona militar. L'opció continuava una tradició segons la qual pràcticament totes les obres de millora urbana es feien a partir dels ingressos derivats de la venda de propietats de l'Ajuntament amb independència de la seva procedència. Per això no és estrany que arran de les successives desamortitzacions l'Ajuntament intentés apropiarse el màxim de terrenys amb aquell objecte i que ho fes lluitant contra la hisenda de l'Estat, que intentava resoldre el seu dèficit crònic pel mateix sistema.

El dictamen de la comissió de les corporacions (28 de juliol de 1855) considerava, però, que la inversió econòmica ho era en el temps, que els ingressos havien de provenir d'arbitris carregats als terrenys a mesura que passessin a ser edificables i que aquests ingressos havien de revertir exclusivament en les millores de la Barcelona nova, sense parlar dels terrenys de les muralles, a pesar de la referència que se'n feia en el dictamen anterior. Per entendre les tres consideracions que feia la comissió cal prèviament analitzar el que deia l'avantprojecte coetani de Cerdà, que presentava com a conclusió una disquisició sobre la «Necesidad de conservar el equilibrio entre todo género de intereses legítimos» en què, a partir de les contradiccions entre els propietaris de l'interior i de l'exterior de les muralles, intentava establir els drets legítims respectius.²⁶ Després d'analitzar els preus del sòl rústic de fora muralles i els urbans de l'interior de manera molt desagregada per carrers, conclouia que la relació de preus entre dins i fora era exorbitant —d'1 a 308—,²⁷ cosa que li servia per defensar la necessitat de canviar el sistema tradicional d'ampliació delimitada:

26. «Los intereses creados dentro de la ciudad actual, medrosos de sufrir un menoscabo con el ensanche el día que este se autorizara por el Gobierno, y los dueños de los terrenos de las afueras creídos a la vez de que tan pronto como se derribasen las murallas habían de adquirir sus propiedades un aumento de valor fabuloso, se han hecho durante largos años la más cruda guerra con perjuicio notable por parte de la pública salubridad. El Gobierno por su parte fluctuando entre los intereses de la humanidad y los de la guerra, que le són contrarios, permanecía neutral en esta lucha de interés privados en oposición y no se decidió a atender los del público hasta después de la revolución de Julio.» CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 168 i 169 (89 del COAC).

27. «[...] a igualdad de casas y alquileres, si el capital del solar de fuera produce el 6 % el de dentro no rendirá más que el 0,01948 %; o viceversa si el capital del solar de dentro rinde el interés del 6 % el de fuera vendrá a reeditar el 1.848 %»

Tendríamos una baja notable en el valor de las fincas de la ciudad actual y un aumento fabuloso en el precio de los terrenos sobre los cuales se haga el ensanche, siempre que este se verifique de una manera limitada y con arreglo a las actuales ordenanzas municipales.²⁸

Cerdà proposava un creixement il·limitat de baixa densitat i neutralitzar les resistències dels propietaris de l'interior no involucrant-los en les despeses de l'eixample. A canvi, els propietaris dels terrenys immediats havien d'acceptar de reduir les expectatives de benefici, baixant densitats i renunciant a monopolitzar el creixement. Les despeses es carregarien als futurs constructors de les cases, tot evitant —en el context d'un mercat lliure i il·limitat— l'oposició dels propietaris de parcel·les allunyades del centre que no tenien un interès directe per urbanitzar.

[...] Los gastos de espropiación de terrenos, los de construcción, conservación y limpieza de las obras subterráneas y de revestimiento del suelo de la nueva ciudad, al mismo tiempo que las demas cargas municipales referentes a la misma habrán de venir necesariamente al cargo de los dueños de las casas que se construyan y de ninguna manera deberán hacerse extensivos al actual caserío de Barcelona.²⁹

La cessió gratuïta del sòl i l'assumpció dels costos d'urbanització ja s'havien anat fent al Raval, però en treure als propietaris la llibertat d'ordenació de què havien gaudit els d'aquell barri i forçar uns paràmetres edificadors molt més baixos, Cerdà feia una proposta relativament revolucionària, només acceptable perquè atribuïa els costos als propietaris de les futures cases, i no als del sòl. Aquest fou el sistema que després es realitzaria en realitat, que, en separar radicalment els pressupostos d'eixample dels de la reforma de la ciutat, impossibilitaria l'equilibri entre ambdues facetes de la transformació urbana. Quan aquest sistema s'institucionalitzés, la reforma només seria possible entesa com a enllaç, és a dir, com a extensió de l'eixample dins la ciutat vella.

Tant la memòria de les corporacions com, sobretot, l'avantprojecte de Cerdà eren una resposta als propietaris dels voltants del passeig de Gràcia, que en el seu opuscle del mes de març anterior³⁰ defensaven el dret d'edificar lliurement un cop desapareguda la muralla, i recuperar la igualtat de drets amb els de l'interior.³¹ Per

28. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 172 (91 del COAC).

29. CERDÀ, *Teoría...*, op. cit., p. 173 (91 del COAC).

30. Vegeu *Reflexiones acerca del decretado ensanche de Barcelona y del proyectado ferrocarril de Sarrià*, Barcelona, 1855. (Reproduïdes per ESTAPÉ, op. cit., p. 341.)

31. Segons ells, l'havien perdut per la força. Deien: «Los propietarios de terrenos situados a la parte exterior de la fortificación derribada han sido de peor condición durante dos siglos á los demás, justo es pues que sean todos iguales el día que ha desaparecido la fortificación que tanto les perjudicó sin haber obtenido indemnización alguna.» Prèviament, l'opuscle aprofitava per fer-se ressò d'una acusació d'especulació al Govern segons la qual la reial ordre d'enderroc de les muralles es devia a la necessitat d'especular amb els seus terrenys. Aquells propietaris havien presentat feia poc un pla d'eixample limitat. *Reflexiones...*, dins ESTAPÉ, op. cit., p. 353.

la seva banda, els propietaris de l'interior consideraven innegociable la propietat municipal dels terrenys de les muralles per subvenir a les despeses de la reforma, que, a diferència de l'eixample, que veien com un negoci privat, havia de ser una qüestió municipal. Per això dos mesos després de les «reflexions» dels propietaris dels afores, l'Ajuntament elevà una *Exposición reclamando la propiedad de los terrenos que ocupaban las murallas*.³²

L'expedient d'eixample va quedar paralitzat l'any 1856 a causa dels canvis polítics fins al març de 1857, quan es va crear la societat *Ensanche y Mejoras de Barcelona*, que es comprometia a enderrocar la muralla de terra, esplanar-ne el tros central i adquirir-ne avantatjosament la propietat. El Govern hauria de marcar la zona edificable, que seria com a mínim l'alliberada de la servitud militar en el decret d'enderroc de les muralles, és a dir, més gran que els terrenys de la societat; i els propietaris que volguessin edificar haurien de contribuir, en el moment de fer-ho, amb una quantitat que s'establiria d'acord amb tres zones delimitades a 400, 800 i 1.000 metres del camí de ronda, evidenciant un model estès de distribució dels valors urbans diferent del dels propietaris dels voltants del passeig de Gràcia, i sobretot, del de Cerdà. La meitat d'aquesta contribució seria per al Govern, i l'altra, per a la societat.³³

Independentment d'aquesta societat, poc després de constituir-se va aparèixer una proposta d'un grup de financers —entre els quals hi havia els germans Girona— per avançar els diners de l'enderroc, preparació i urbanització, amb l'aval dels terrenys de les muralles i un interès del 6 %. Proposaven el sistema de subhasta per a les diferents operacions d'enderroc, esplanació, venda de solars del Govern i urbanització, i el de concurs per fer el projecte.

Amb aquestes ofertes —que evidencien la consciència del negoci que representava l'eixample—, el Govern devia constatar el capital potencial que tenia en els terrenys de les muralles de Barcelona i es tornava a relacionar els terrenys de les muralles amb l'eixample, deixant de banda absolutament la reforma. Per això l'avantprojecte de Garriga, aprovat per l'Ajuntament, que volia una sola operació indivisible, emfasitzà el paper dels eixos que s'havien d'obrir a la ciutat i la importància que els terrenys de les muralles tenien per a la reforma, tot cir-

32. Hi demostrava la seva propietat fins a Felip V, que se n'hauria apoderat per dret de conquesta, i reclamava el dret a la condonació a la propietat privada del municipi en enderrocar-se les muralles: «Ha desaparecido la condición que las constituía bajo el dominio público, y pueden sus terrenos volver a la propiedad particular», és a dir, a la ciutat. Cal assenyalar que entre els firmants d'aquesta reclamació hi havia Ildefons Cerdà com a component de l'Ajuntament. Vegeu: «Sobre la propiedad del terreno del llamado camino de Rondas» dins AAB-Exp. 38 AI.

33. Amb un capital social de 50 milions de rals dividit en accions de 10.000 rals cada una, es comprometia a enderrocar la muralla des de l'extrem del carrer de Sant Pau fins a la Porta Nova, és a dir, en el recorregut de les rondes actuals, però esplanant només el tros central entre els baluards de Tallers i de Junqueres, anticipant el cost de l'operació. A més, la societat pagaria una quantitat de dotze rals per peu superficial de solar resultant (pels que afrontessin amb la Rambla en pagaria trenta) restant-ne el capital desemborsat a les obres. D'aquesta manera els terrenys de les muralles passarien a la seva propietat. La societat *Ensanche y Mejoras de Barcelona* no va aconseguir aquesta concessió, però actuà després als inicis de la urbanització i edificació de l'eixample.

cumscrivint l'eixample als termes de Barcelona i Gràcia en una primera etapa, amb la pretensió de facilitar la gestió unitària de la transformació. Malgrat que l'avantprojecte de Garriga no tocava explícitament la qüestió econòmica, els propietaris dels afores el contestaren defensant la separació dels pressupostos.³⁴

On sí que es deien moltes coses sobre el pressupost era al projecte de bases que l'Ajuntament va donar a la comissió consultiva el 23 de febrer de 1859, on deixava establert que el pressupost de la transformació urbana havia de ser extraordinari i que hi havien d'aportar diners: l'Ajuntament, perquè interessava a Ciutat Vella; els propietaris dels afores, perquè n'eren els beneficiaris principals, i l'Estat, perquè també hi sortiria beneficiat. Per aconseguir-ho, l'Ajuntament proposava un sistema que en deia d'expropiació parcial amb el qual podria controlar directament el procés –a part de les inversions, la localització dels equipaments i el ritme d'edificació de les cases– de creixement orgànic des del centre, evitant l'esquixada de carrers i cases en tot el pla.³⁵ El pressupost que d'aquesta manera es formaria no seria exclusiu per a l'eixample i donaria una sortida amb beneficis per a la millora de la ciutat central en el cas que l'Ajuntament fos el propietari dels terrenys de les muralles, cosa que encara pretenia en aquesta època.

D'acord amb l'encàrrec de l'Ajuntament, la Comissió Consultiva d'Eixample va emetre el seu dictamen amb data 14 d'abril de 1859, on presentava unes previsions sobre la manera de pagar les obres i d'aconseguir els terrenys en un sistema únic per a l'eixample i la reforma de l'interior. Per això, les bases per fer les expropiacions demanaven una llei o reial decret que contemplés la declaració

34. En la contraproposta publicada el 31 de gener de 1859 en l'opuscle titulat *Memoria acerca las ventajas de llevar desde luego a efecto el Ensanche de Barcelona por la parte de Gràcia*, Barcelona, 1859 (reproduïda a ESTAPE, op. cit., p. 372-381), els propietaris dels afores rebaten tant Cerdà i la comissió com Garriga, agafant arguments de tots ells, i diuen que l'Ajuntament s'ha de preocupar de la reforma i no de l'eixample. Per preocupar-se de l'eixample ja hi són ells. També són ells els que han de fer els plans, ja que si els fa l'Ajuntament, haurà d'expropiar els terrenys per carrers. És a dir, que es tracta de continuar fent l'eixample com s'havia fet el Raval o Gràcia. El sistema és el de Cerdà i la comissió, però restringit al sector entre la ciutat i Gràcia. Cal posar en relleu que això no té res a veure amb la idea de Garriga ja que separen l'execució de l'eixample de l'execució de la ciutat.

35. En realitat considerava tres sistemes alternatius: el de la llei d'expropiació forçosa, que desconsellava perquè seria ruïnós per a l'Administració; el d'imposar uns arbitris per edificar proporcionals i d'acord amb la situació de cada finca; i un altre que en deia d'expropiació parcial, que definia com segueix i que, evidentment, atesa l'extensió i precisió amb què s'explicava, era el preferit: «Podría también adoptarse una forma de expropiación parcial, consistente en que después de adoptado el plano, se llamase a todos los propietarios que quisiesen valerse del derecho de edificación, a fin de que en el término de ocho días manifestasen su conformidad en las siguientes bases. 1ª. Construir con sujeción a las prescripciones de la Municipalidad. 2ª. Satisfacer a esta la cantidad que señalase para contribuir al pago del valor de los terrenos destinados a calles, plazas y edificios públicos, construcción de alcantarillas, acueductos, empedrados, fuentes, monumentos, paseos y demas objetos de comodidad y ornato. Esta cantidad no podría bajar de la mitad del valor del terreno en el estado actual, ni exceder del todo de dicho valor, haciéndose la clasificación por calles y plazas etc... 3ª. Obligación de edificar dentro de cuatro años o los mas que se acordasen; los propietarios que no respondieran a este llamamiento se entendería que renuncian el derecho de tanteo, esto es, a ser preferidos a los demas adquirentes que se presentasen, y de conseqüente se procedería a la expropiación de sus terrenos cuando otros los demandasen, con sujeción a las condiciones expresadas.»

d'utilitat pública de les obres «que se hayan de hacer en la ciudad nueva y en la actual», per executar el plànol.³⁶

La consultiva preveia un sistema d'expropiació inspirat en el d'«expropiació parcial» proposat per l'Ajuntament, però intentava solucionar-ne la manca de base jurídica.³⁷ L'Ajuntament s'erigiria en bossa comuna i principal promotor de l'eixample i la reforma i en controlaria el procés d'una manera molt directa. Els fons per dur-ho a terme s'obtindrien dels carrers i camins públics existents que havien de desaparèixer i que haurien de pagar els propietaris de terrenys adjacents, i sobretot una contribució que es pagaria a partir del moment en què es donés el permís per edificar, i en uns terminis.³⁸

La comissió proposava generalitzar l'experiència de la plaça del Sol de Madrid, on s'havia establert el sistema d'expropiació dels solars insuficients, i adoptar un sistema d'arbitratge semblant al francès, que remetia als tribunals en el cas de desacord del propietari, en una opció molt més administrativista que la de la llei de 1836.³⁹ En definitiva, seria una mena d'antecedent del sistema de cooperació definit per la llei del sòl actual, similar al que proposaven l'empresa

36. La preocupació per la reforma era patent en les bases de la consultiva, que introduïen l'expropiació dels sobrants de solars i la seva adjudicació als veïns, que en cas de no voler-les podien ser expropiats per l'Ajuntament com es feia al París de Haussmann i havia estat objecte de discussió a les obres de la plaça del Sol de Madrid, però que a Barcelona es proposava per primer cop: «Toda expropiación comprenderá no solo la parte que fuese necesaria para la obra por la que se hiciese, sino las áreas que quedaran fuera de la línea o perímetro de las obras, siempre que ellas no pudiera levantarse un edificio que tuviese 200 metros cuadrados y cinco metros de profundidad y fachada.» També es preveia l'expropiació de cases per tancar carrerons inútils. *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 393.

37. Efectivament, la comissió consultiva, mostrant-se d'acord amb l'Ajuntament, considerava necessari de reformar la llei d'expropiació forçosa vigent i preveia que la gestió i el control del pressupost serien unes tasques municipals. Si canviava les bases proposades per l'Ajuntament, era per fer-les factibles i ajustar-les a dret. «V.E. persuadido de los vacios de nuestra ley de espropiación forzosa, y de los inconvenientes que ofrece su aplicación, pero deseando al propio tiempo evitar las dilaciones consiguientes a la modificación de aquella por los trámites ordinarios, sujetó a la deliberación de la Comisión un sistema de expropiaciones que no hubiera vacilado en aceptar, si lo hubiese creído justo, y no dejara en pie todas las dificultades que en la práctica pueden surgir y han surgido de la ley de expropiación forzosa.» En resum, es tractava que l'Ajuntament expropiaria per obrir els carrers, i quan el propietari volgués construir hauria de pagar la meitat del carrer al mateix preu que se l'havia expropiat amb un límit que era la meitat de l'amplada dels carrers de primer ordre, aplicable a les places i parcs. Els sobrants de camins i torrents haurien de comprar-los els veïns amb l'amenaça d'expropiació. L'Ajuntament no desemborsaria els diners de l'expropiació fins que decidís obrir un carrer, i no ho faria fins que no es garantís la construcció d'una tercera part de les cases; mentrestant pagaria un 1 % de l'import d'expropiació. Les voreres i les clavegueres normals les pagaria el propietari, i en cas que fossin més grans l'Ajuntament en pagaria la diferència.

38. La contribució seria «aplicable al ensanche, cuyo máximo sea el valor de los metros superficiales que produzca el cuádruplo de la extensión longitudinal de las fachadas, al mismo precio que se halla fijado para la expropiación de los terrenos». Vegeu les bases relatives als arbitris i expropiacions de les *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 301-304.

39. Vegeu «Cuestiones de derecho relacionadas con el ensanche», a ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 414 i s. Les bases econòmiques i jurídiques de l'Ajuntament es concreten en «Oficio que el Exmo. Ayuntamiento remitió a la Comisión consultiva...», dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 395 i s., especialment l'anunciat en les tres bases al final de la pàgina 396.

privada Ensanche y Mejoras de Barcelona i el grup Girona, però dut a terme des de l'Ajuntament i amb la introducció de mecanismes per agilitar i racionalitzar l'expropiació, tant a l'eixample com a la reforma. Es continuava confiant en els terrenys de les muralles o que la reforma, plantejada així, també seria negoci, o en les dues coses alhora.⁴⁰

Tal com havia passat l'any 1855, acabava el seu dictamen en els mateixos dies que Cerdà firmava el seu pla definitiu i aquest cop l'element decisiu que diferenciava les propostes era la promoció pública o privada de l'eixample i la reforma. Cerdà al·legava que l'expropiació parcial era injusta, perquè beneficiava doblement els propietaris —en expropiar-los per l'obertura d'un carrer i en fer-los edificables els solars veïns.⁴¹ A més, era molt confusa i complicada. Per Cerdà l'única manera de possibilitar la reforma i l'eixample era la d'unificar la propietat de les franges laterals edificables permetent-ne la compra per l'Administració o per una empresa concessionària. En aquest cas l'Administració actuaria com un privat.

Sense aprofundir en les implicacions jurídiques d'aquesta proposta, cal assenyalar que la figura de l'empresa concessionària va ser un dels aspectes més polèmics del pla de Cerdà perquè deixava sense control municipal els treballs de transformació de la ciutat. Les bases de la consultiva també entien que l'eixample i la reforma havien de tenir un pressupost extraordinari i tancat sense relació amb l'ordinari, però controlat directament per l'Ajuntament, a la manera com es feia a París. Però Cerdà criticava el sistema haussmannià, perquè funcionava a través del deute públic i de l'augment general de les contribucions directes o indirectes i repercutia al comú unes despeses els únics beneficiaris de les quals eren els propietaris afectats. L'únic sistema de recuperar les plusvàlues de l'operació urbanitzadora, tant a l'eixample com a la reforma, era el de les franges laterals que ell proposava.

40. El document de la comissió consultiva inclou una llarga explicació justificativa d'aquestes bases, i de la necessitat de modificacions legals que l'eixample i reforma de Barcelona implicava i que són de gran interès per entendre la gestació de la *non nata* Llei Posada Herrera. Vegeu els «Arbitrios para costear las obras de ensanche» de las *Resoluciones...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 409-419. Pel que fa a la Llei Posada Herrera, vegeu Martí BASSOLS COMA, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, 1973. Vegeu també la nota anterior.

41. Segons Cerdà, si un propietari feia negoci quan se li atorgava el dret a obrir un carrer dins de la seva finca, pel mateix motiu, quan s'afectava diversos propietaris també en feien; però aleshores apareixien «todos los inconvenientes, obstáculos y dificultades que se presentan en la abertura de una larga calle al través de una serie de manzanas de diferentes pertenencias, y la enormidad de los gastos y sacrificio que dicha abertura a causa de las espropiaciones impone, y que hacen de todo punto imposible la realización de mejoras de esta clase». Però «todo desaparece desde el momento en que la administración o una persona o empresa en sus derechos subrogada, previa declaración de utilidad pública por medio de una ley, se haga dueña de todas las manzanas que la calle proyectada haya de atravesar, en la extensión de tres zonas de igual anchura a la que haya de darse a la calle». I afegeix: «El dueño de estas tres zonas sacrificará gustoso la del medio para el emplazamiento de la calle cuya explanación, empedrados, aceras y alcantarillas costeará; y asimismo todos los demás gastos necesarios hasta dejar completamente habilitada la viabilidad, sin necesidad de mas compensación que la suministrada por las ventajas de la calle y de su viabilidad, siempre que la vía no sea muy ancha, ni se impongan otras obligaciones [...]» CERDÀ, *Plan Económico...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 517.

Si el sistema que hem qualificat d'administrativista, proposat per la consultiva, ja era difícil de digerir per a la mentalitat de l'època però amb prou antecedents perquè l'haguessin d'acceptar els propietaris del sòl, el de les tres franges de Cerdà només es podia entendre com una agressió a la propietat privada, precisament en el moment de l'entronització de la del sòl com a base fonamental del sistema liberal. Sigui com sigui, el que sembla clar és que l'eixample tenia una solució relativament fàcil i el que preocupava tant la comissió com Cerdà era com possibilitar la reforma interior. En ambdós documents és, però, colpidora la subestimació que s'intueix respecte als problemes amb què es podia trobar la reforma. L'intent d'unificar els sistemes d'actuació en ambdós casos estava, però, abocat al fracàs. L'única manera que sembla que se'ls va ocórrer, als sectors de la burgesia barcelonina que tenien una idea més clara respecte a les dificultats de la reforma, fou el de mantenir els valors de centre de la ciutat vella i fer inevitable la seva reforma. I això s'havia de fer limitant el creixement o, millor dit, programant-lo i cercant en un altre lloc els ingressos per equilibrar el pressupost d'aquesta operació necessària, però deficitària. Aquest altre lloc eren els terrenys de les antigues muralles i la municipalització del producte de la seva venda.

Però continuem veient els esdeveniments successius d'aquesta història. És important dir que el pla econòmic de Cerdà no es va donar a conèixer al públic fins molt després de l'aprovació del Pla i del concurs, de manera que no entrà en la polèmica que alguns han anomenat la «batalla de l'eixample», que va centrar-se exclusivament en la competència municipal i en els traçats concrets dels plànols en litigi.⁴² De manera que quan la comissió permanent de propietaris de Barcelona va presentar una exposició, el 31 de juliol de 1860, en què impugnava les bases econòmiques del projecte Cerdà referents a la reforma interior, ho féu només d'oïda,⁴³ motiu pel qual suposava que el sistema de les franges laterals es basava tan sols en raons d'ornament i proposava canviar-lo per un que no era altre que el previst per la comissió consultiva l'any anterior.⁴⁴ El desconeixement del docu-

42. L'opuscle *Reforma y Ensanche de Barcelona. Plan económico. Resumen y fiel extracto del que ha propuesto para la realización de su proyecto el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Ildefonso Cerdà* és del mateix any 1860, però no especifica el dia ni el mes, i és evident que és posterior a l'escrit dels propietaris, del qual és una resposta.

43. Queda clar en el següent paràgraf: «Y cuan vivamente eficaz no ha de ser el derecho que con suma reverencia deducen los infraescritos ante V.M., si como parece indudable por todas las noticias obtenidas, el proyecto aprobado presenta en sus mismas delineaciones un pensamiento en extremo gravísimo, bien que segun el humilde concepto de los que suscriben es altamente inconstitucional, impolitico y atentatorio a la propiedad particular. La facultad de hacer extensiva la expropiación en cada una de las calles proyectadas, a dos zonas laterales innecesarias para la abertura y construcción de dichas vias públicas, fuera una innovación injusta y peligrosa al paso que ilegal.» *Vegeu Exposición elevada a S.M. por la comisión permanente de propietarios de Barcelona, acerca del proyecto aprobado de Reforma Interior de dicha ciudad*, Barcelona, 1860. (Reproduït per Estapé, op. cit., p. 519 i s.) La citació és a les pàgines 526 i 527. (La cursiva és nostra.)

44. «Y no obstante, todo el fundamento de la tendencia invasora de la propiedad, se cifra en un simple y ténue motivo de ornato, como es el aprovechamiento de residuos de solares o edificios

ment feia creure als propietaris que el sistema de zones laterals era d'aplicació exclusiva a la reforma interior, quan en realitat la proposta de l'enginyer no establia cap diferència entre aquella i l'eixample.

La no publicació del pla econòmic de Cerdà va ser l'origen d'un malentès entre els propietaris de l'interior, que l'impugnaren, i els de l'exterior, que el defensaren quan encara no s'havia aprovat, creient que coincidí amb el contingut de la Reial ordre de 31 de maig de 1860, que permetia edificar als terrenys de l'eixample i que en realitat el contradeia. Per això Cerdà es veié obligat a fer públic el seu pla econòmic en un opuscle.⁴⁵ L'autor del traçat aprovat pel Govern devia tenir seriosos dubtes respecte a la intenció d'aquest Govern respecte al seu pla econòmic, ja que en la reial ordre esmentada deia:

El proyecto aprobado [...] puede principiar a realizarse desde luego, permitiendo a los particulares edificar, con arreglo al mismo, en toda la zona que comprende, *sin perjuicio de sujetar a nueva y amplia discusión el plan que su autor propone* para llevarlo a cabo en un breve plazo y del modo a su entender más económico posible.⁴⁶

Aquest Reial decret de 31 de maig de 1860 tenia com a objectiu el d'accelerar l'execució de l'eixample, però va enverinar la situació ja que creava un greuge comparatiu entre propietaris de l'interior i de l'exterior. Els propietaris de l'interior interpretaren que el sistema de les franges laterals només era d'aplicació a la reforma interior d'acord amb el permís d'edificar «desde luego» a l'eixample. També ho van entendre així els propietaris de l'exterior, que van escriure una rèplica el 30 de setembre de 1860, quan encara no es devia haver publicat el resum de les bases de Cerdà,⁴⁷ on emfasitzaven que l'eixample feia necessària la reforma i per això, referint-se als de l'interior, deien:

destinados en su mayor parte para vías públicas, en el singularísimo caso de ser inaprovechables por sí solos y no mediar acuerdo entre los propietarios colindantes sobre su adquisición, ofreciendo por ello el aspecto público cierto carácter de deformidad.» Però per solucionar aquest inconvenient d'ornament, «bastaría de otra suerte imponer al propietario contiguo la obligación de haber de adquirir dicho residuo, o la de haber de enajenar, o ser expropiado de su edificio dentro cierto periodo no mediando acuerdo entre ambos».

45. El primer paràgraf del qual és prou explícit: «Mientras el Excmo. Sr. Gobernador de esta provincia, en cumplimiento de lo prevenido en el art. 2º del Real decreto de 31 de mayo último, oyendo previamente a los Ayuntamientos interesados en la reforma y ensanche, a la Diputación provincial y demás corporaciones que estime conveniente, informa cuanto se le ofrezca sobre el pensamiento económico y ordenanzas de la construcción que obran en su poder desde los primeros días del mes de Julio, se ha creído oportuno y conducente dar a conocer dicho pensamiento al público en general por medio de un extracto, a fin de que ilustre la opinión, y pueda cada uno formar un juicio acertado en asunto de tanta importancia» (CERDÀ, *Plan Económico...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 513).

46. Aquesta disposició era contradictòria amb la d'aprovació del Pla Cerdà anterior, on es deia que es resoliria «por medio de una ley, el sistema de ejecución que haya de observarse». Els textos de les dues reials disposicions estan recollits a l'escrit dels propietaris de l'interior. Vegeu *Exposición [...] comisión permanente de propietarios...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 531 i s.

es imposible que no hayan previsto que esta construcción del exterior, enteramente distinta a la del interior de la Ciudad, importa por precisión la reforma de esta, a fin de que ya que únicamente el transcurso de muchos y muchos años podría poner los solares del interior en perfecta armonía con los del exterior, a lo menos por de pronto y en los primeros años se emprendiese una reforma que impidiese el decaimiento de la propiedad del interior, supuesto que la nueva población reunirá las ventajas de que carece la antigua.

El text complet és potser un dels que explicita millor el problema processal de la reforma i de la seva relació amb l'eixample. Segons els propietaris dels afores, l'eixample era relativament independent del traçat que es decidís, cosa que no passava amb la reforma, que a més era necessària a curt termini,⁴⁸ mentre que per als de l'interior ho era a la llarga.

El procediment d'aprovar un plànol i discutir-ne després el sistema d'actuació i el programa d'etapes es demostrava convenient per a l'eixample però no per a la reforma, per a la qual calia invertir l'ordre de les decisions: sense conèixer les bases jurídiques i econòmiques difícilment es podrien discutir les prioritats del traçat de la reforma, que era més el disseny d'un procés que no pas un projecte de traçat.

En quedar oberta la discussió sobre aquelles bases d'actuació, els propietaris de l'interior pretenien posposar la decisió sobre el traçat de la reforma. Però els de l'exterior, creient que ells només havien de cedir els carrers, i amb el convenciment comú que el procés de transformació era únic, al·legaven que el projecte també havia de ser únic.⁴⁹

Podem concloure que l'any 1860 el projecte de Cerdà era acceptat per tothom pel que fa a l'eixample, encara que fos com un mal menor o per no

47. Vegeu, *Exposición que eleva a S.M. la Reina (9.D.S) la Comisión de propietarios del exterior de Barcelona en contestación a la que el 31 de Julio último elevó la comisión permanente de propietarios de esta capital, a quienes ha de afectar el proyecto de reforma aprobado*, Barcelona, Imprenta de Narciso Ramírez, 1860. Reproduïda per ESTAPE, op. cit., p. 537-546.

48. «Los exponentes solo pidieron a V.M. que se dignase aprobar uno de los proyectos del ensanche, esto es, el que tuviese por más conveniente; pero jamás dudaron que qualquiera que este fuese, produciría por necesidad el enlace de la población antigua con la nueva; y este enlace no podría efectuarse sin corregir en parte los defectos de aquella, esto es, sin su reforma.

»Sin ella fuera inevitable la decadencia progresiva de la propiedad interior, y la consecuencia sería venir mas adelante a una demolición completa de su caserio, con muy poca o ninguna indemnización, porque sucesivamente disminuirían los valores de aquellos edificios y de aquellos solares, y se verían precisados los propietarios de ellos á abrir grandes calles de su exclusiva cuenta» (*Exposición [...] comisión de propietarios del exterior...*, dins ESTAPE, op. cit., p. 542).

49. «El proyecto debía comprender y razonar la distribución de los terrenos contenidos dentro de la zona a que se estiende el ensanche, del mismo modo que la reforma de la ciudad antigua, como medio de armonizar ambas zonas. Esto es lo que debía aprobarse ante todas cosas, como lo hizo V.M.; porque ¿Qué sacaríamos de discurrir sobre las ventajas de un proyecto económico, de las mejoras de que es susceptible, y de las modificaciones que deban introducirse en él, si careciésemos del proyecto facultativo que nos enseña lo que debemos hacer? Si no supiéramos lo que hemos de derribar y adquirir, ¿Como entraríamos en discusión acerca de los arbitrios para verificarlo?»

retardar-ne més la realització. A partir d'aquest moment no es presentà cap pla alternatiu, i la discussió es centrà en la reforma, que tothom considerava inseparable de l'eixample, però que ni el traçat ni sobretot el sistema previst per Cerdà no resolien.

A partir d'aquell moment la lluita s'establirà per apropiat-se del valor dels terrenys de les muralles i per definir unes bases econòmiques i jurídiques per a l'eixample. Les que proposava Cerdà consistents en l'expropiació de les franges laterals no serien acceptades pel Govern, que així actuaria com a principal propietari de l'Eixample. Ni la cessió de carrers ni la seva simple expropiació no serien adequades per a la reforma. Els anys següents, des de la proposta fins al 1862, des de la Llei Posada Herrera fins a l'aprovació de la Llei d'eixample, seran anys de discussions parlamentàries per fixar el sistema urbanístic espanyol, que acabarà primant el creixement i abandonant fins molt més endavant la reforma de les ciutats antigues.

III PART

ELS ANYS SEIXANTA. EL NOU I EL VELL.
LA CIUTAT ANTIGA I LA SEVA
ARTICULACIÓ EN EL NOU CONJUNT

11. PRELUDI AL DESPLEGAMENT DEL PLA GARRIGA

11.1. L'AIXECAMENT TOPOGRÀFIC. ELS «QUARTERONS» DE GARRIGA¹

Quan l'any 1857 Miquel Garriga rebé l'encàrrec de redactar l'avantprojecte d'Eixample ja era considerat dins l'Ajuntament com un especialista en matèria d'aixecament de plànols. El setembre d'aquell any havia estat encarregat d'aixecar el topogràfic dels terrenys de les muralles recentment enderrocades.

El plànol de l'interior de la ciutat va començar-se a la mateixa època en què Cerdà feia el de la plana de Barcelona. Garriga ja havia fet la proposta d'aixecar-lo el 5 de desembre de l'any 1855² i, un cop amb el Dictamen favorable de la secció

1. Fonts: l'original es conserva i està exposat al Museu d'Història de la Ciutat. *Plano topográfico-geométrico de la ciudad de Barcelona. Proyecto de Reforma General* (15 d'agost de 1862). Tinta color sobre tela, 135 × 173, escala 1:2.000. S'acompanya d'una *Memoria descriptiva del Plano de Barcelona, reseña de la tramitación y noticias, topográficas, estadísticas e históricas*. (Vegeu l'annex 3.)

Però per a l'elaboració d'aquest plànol van caldre una sèrie de treballs previs i complementaris tant o més importants que el plànol en si, i en la seva major part es troben a l'Institut Municipal d'Història dins les caixes Garriga i Roca i Fontserè. Es tracta de vuit caixes amb les memòries, estats d'amidaments i plànols, a més d'altra documentació. Recullen d'una banda l'expedient administratiu, i de l'altra, papers particulars del mateix Garriga, amb cartes, retalls de diaris, etc., a més d'alguns altres projectes del mateix autor aliens al tema que aquí ens interessa.

Per un seguit de motius que anunciarem més endavant, la reforma proposada en el plànol es va tramitar en tres expedients diferenciats, dos dels quals són al mateix Institut Municipal d'Història, i el tercer, a l'Arxiu Administratiu de l'Ajuntament. Vegeu les caixes núm. 1, 2, 3, 4 i 5 pel que fa al plànol general de Barcelona i les caixes núm. 7 i 8 pel que fa a l'expedient del bulevard.

Vegeu també a l'Arxiu Administratiu 2Z-bis, que és l'expedient de reforma de la Barceloneta en forma de dos volums enquadernats, que són a la sala de lectura de l'Arxiu Administratiu. Vegeu també l'expedient 2230 de Foment i els núm. 2210, 2270, 2307, 2325, 2354, que tracten dels problemes per aconseguir llicència per edificar a la Barceloneta, relacionats amb l'oportunitat del Pla de Reforma.

2. Vegeu GARRIGA, «Tramitación», dins *Memoria [...] Plano de Barcelona...*, apartat quart (annex 3), on diu: «Cuando el 5 Diciembre de 1855 parecía yacer en el olvido la formación del plano

tercera de l'Ajuntament el 18 del mateix mes, obtingué el permís de la Diputació, que posà una sèrie de condicions que Garriga acceptà el 2 de març de 1856. Però s'hagué d'aturar per una sèrie de problemes³ i no es continuà fins al 5 de març de 1859, quan l'Ajuntament ordenà definitivament a Garriga la seva execució. Els treballs van durar vint-i-dos mesos, de manera que el plànol anomenat de «quarturons» i la seva memòria es van presentar el primer de març de 1861.

Garriga féu, doncs, l'aixecament paral·lelament al concurs i a l'anomenada «batalla de l'Eixample», però de fet hi treballava ja des dels moments inicials de discussió de les bases. És important de fer-ho ressaltar per entendre les seves obsessions durant aquella discussió, consistents a anteposar el paper de la ciutat construïda i considerar-ne l'eixample com una millora més. El punt de vista de Garriga s'entén millor si es té en compte l'anàlisi exhaustiva de la realitat complexa de la ciutat, derivada de la investigació quasi arqueològica que, com veurem, fou el seu aixecament, i que era fruit d'una sensibilitat generalitzada entre molts arquitectes coetanis, reforçada per força en l'autor material d'un dels aixecaments més notables del segle.

La qualitat del dibuix i la densitat d'informació que conté l'aixecament de Garriga, com també l'especificitat del moment en què es va elaborar, li atorguen un interès particular, per a la història de les tècniques de representació, per a la història urbana i per estudiar la direcció que a partir d'aquest moment prendria l'urbanisme català.

11.1.1. UN PLÀNOL «OBJECTIU» I MODERN

El que més sorprèn d'aquest plànol és, sens dubte, l'escrupolositat de l'aixecament, la qualitat tècnica del dibuix i la claredat en l'elecció d'allò que es vol representar, a més de la densitat d'informació. I sorprèn sobretot quan es compara amb els plànols de Barcelona immediatament anteriors, com per

de la Capital que se hacía cada día más necesario despues del derribo de sus murallas a fin de armonizar la Ciudad actual con lo que ha de ser nueva Barcelona, el Arquitecto que suscribe entendió prestar un eminente servicio a sus conciudadanos, ofreciéndose a realizarlo.»

3. Garriga ho explica en els apartats quart i onzè de la *Memoria* [...] *Plano de Barcelona...* A pesar que la reial ordre que ordenava l'aixecament de plànols geomètrics de les ciutats «de crecido vecindario» era de 1846, l'Ajuntament de Barcelona no havia aconseguit d'acomplir-la malgrat diferents intents. Segons Garriga, «se vaciló empero por espacio de nueve años acerca la manera y medios de realizarlo, porque se deseaba conciliar la perfección con la posible economía, pero la Admón. Municipal de 1855 quiso marchar adelante, y me honró con este honorífico encargo».

»De esta época data el estudio que vengo haciendo del sistema que debía conducirme a una completa ecsactitud y posible perfectibilidad en el levantamiento del plano de esta Capital, proponiéndome y creo haberlo conseguido, que contenga no solo todos los detalles a semejanza de los que se han levantado para otras poblaciones de primer orden, sino también otras mejoras que no se encuentran en aquellos.» Vegeu «Tiempo invertido en las operaciones del plano de esta ciudad», dins *Memoria* [...] *Plano de Barcelona...*, apartat onzè (annex 3).

exemple el del mestre Mas i Vila fet pocs anys abans, que volia acomplir els mateixos objectius, respecte del qual hi ha un salt definitiu. En el nivell de perfecció tècnica només és comparable amb el plànol topogràfic de Cerdà, que és estrictament contemporani,⁴ tot i que representa els entorns «urbanitzables» de la ciutat, molt menys complexos que la realitat urbana analitzada per Garriga.

Aquests dos plànols són els primers realitzats per representants de les modernes professions d'arquitectes i d'enginyers de camins a Barcelona, i les corresponents corporacions els van exhibir davant l'opinió culta de l'època com a justificació de les possibilitats de la nova tècnica. Són per tant el fruit dels nous ensenyaments a l'escola de Llotja i a les acadèmies de Madrid⁵ i la demostració de la permeabilitat i la participació de la cultura catalana del moment respecte als avenços últims de la cultura europea. En aquest sentit cal remarcar que el plànol de Garriga fou premiat a l'Exposició Universal de Viena de 1873 i que com a principal antecedent s'hauria de considerar l'aixecament de París de Vasserot i Bellanger, amb els seus vint mil dibuixos de París molt poc anteriors o fins i tot coetanis.⁶

El plànol pretén abans que res ser objectiu i estar a l'alçada dels avenços més recents en tècnica topogràfica i de dibuix que l'autor s'esplaiava a explicar a l'apartat deu de la memòria, titulat «Sistema seguido en la ejecución de las operaciones relativas al levantamiento del plano general, de los parciales o de Distrito y del subterráneo con sus curvas de nivel y demas detalles», on descrivia la manera com havia seleccionat i situat els punts per fer la triangulació de la ciutat i establir les cotes de nivell de tots els punts de la ciutat i quins instruments havia utilitzat i com.⁷

4. L'aixecament que va fer Ildefons Cerdà del Pla de Barcelona va ser encarregat el 1854 i el va enllestir en un any. Es compon d'una dotzena de fulls a escala 1:1.250 que es troben al Museu d'Història de la Ciutat i que es van restituir a escala 1:5.000 en el primer plànol topogràfic modern de l'Estat espanyol. El plànol de Garriga, tot i que va ser presentat l'any 1861, es va iniciar molt abans, tal com s'explica en aquest comentari. Cal assenyalar la participació de Josep Fontserè en ambdós aixecaments.

5. Vegeu la tesi doctoral de Josep Maria MUNTANER, *Anàlisi del procés de transformació del cos de coneixements arquitectònics a catalunya...*, Barcelona, 1983.

6. Vegeu Bruno FORTIER, «L'Atlante di Parigi», *Casabella*, núm. 517 i 518 (octubre i novembre 1986), on s'explica l'abast d'aquest aixecament organitzat en tres sèries: una, de dibuix d'illes o de barris del 1810 al 1830 aproximadament; una altra, de les esglésies, hotels, jardins i edificis públics (1800 a 1850); i l'altra, dels edificis, sistemàticament aixecats fins al 1868. La principal diferència amb el plànol de Garriga per a Barcelona és que en el cas de París s'hi representen totes les plantes de les cases mentre que en el de Garriga només s'hi representen seccionades les plantes dels edificis públics. A part d'altres possibles interpretacions, cal assenyalar la migradesa de mitjans amb què es va aixecar el plànol de Barcelona, que contrasta amb el desplegament de mitjans tècnics i de personal que devien fer possible l'aixecament del plànol de París.

7. Així ens parla entre d'altres del «aparato de Mr. Porró», la cinta graduada, la cinta metàl·lica, la cadena, el Teodolit de Throughton, la «Brujula de caja con anteojos», la «Brujula de Estel», la planxeta amb telèmetre. «En las operaciones de nivelación emplee el mismo Teodolito de Thraghton y el Eclímetro Chery». També sobre la manera de seleccionar i situar els punts per fer

El plànol, com a representació científica —«geomètrica» i per tant mesurable— de la realitat urbana en un moment donat, havia de ser fonamentalment un instrument d'objectivació d'aquella realitat, que pel fet de posar-la en relleu la convertia en susceptible de ser observada, manipulada i transformada. En aquest sentit, l'aixecament de Garriga era la culminació del procés d'homogeneïtzació de l'espai urbà de què parla Manuel de Torres Capell en el llibre *Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona*,⁸ en referir-se a les transformacions esdevingudes en la ciutat durant la primera meitat del vuit-cents. Aquesta homogeneïtzació no es limità als aspectes arquitectònics ni a l'espai urbà ans afectà també els administratius, raó per la qual el plànol de Garriga és un inventari de districtes, barris, illes, carrers i cases per modificar el sistema d'impostos que demanava el nou ordre econòmic i polític.

En efecte, el plànol representa una ciutat que acabava de desfer-se de les seves muralles i que per tant havia perdut l'element més definidor de la seva forma com a ciutat tradicional, alhora que havia prescindit de les seves portes com a principal sistema de recaptació d'impostos. Una ciutat que ja no tenia terrenys dins ni fora sinó més o menys a prop dels llocs de centre. Per tant, una ciutat amb problemes plantejats de forma, d'organització administrativa i de mercat del sòl.⁹

Una ciutat plena d'edificis «públics» que es representaven escrupolosament «per tal de no deixar massa taques blanques en el plànol», segons expressió del seu autor. I és que molts d'aquests edificis públics es consideraven espais en blanc disponibles per a la reestructuració i la formalització de la ciutat. De fet calia dibuixar-ne la planta per diferenciar els que eren considerats monuments històrics —com les grans esglésies (catedral, Pi, Santa Maria, Sant Agustí, Sant Just) o alguna església i claustre de convent i pocs més— i els que eren els nous «llocs» —com els teatres i places neoclàssiques—, d'aquells terrenys realment disponibles. En el moment en què es retratà aquesta situació, tots aquests edificis eren públics o estaven desamortitzats i la majoria havien canviat d'ús mentre s'esperava reordenar-ne l'edificació, si bé només se n'havien substituït alguns.

la triangulación de la ciudad: «Ante todo elegí una base de donde partiera la red de triángulos que debía comprender la ciudad y afueras. La más convincente por su situación era la que apoyaba sus extremos en la azotea de la casa Banco y en la torre Campanario de Belen, a lo largo del paseo de la Rambla, puntos que se prestan a una rigurosa medición práctica de su magnitud, auxiliado de unos péndulos intermedios colgantes de cuerdas tirantes al través del paseo, afianzados en los terrados de los edificios inmediatos, para asegurar la verdadera recta en toda su extensión. En efecto esta base cumple con las cuatro condiciones precisas. 1ª está situada proxivamente en el centro de la Ciudad, dividiéndola en dos secciones la del Este y la del Oeste; 2ª su longitud es proporcionada a la de los lados de los triángulos que se formasen al interior y al polígono de circunvalación que me proponía trazar en el exterior. 3ª el terreno que comprendía era llano y despejado y 4ª desde sus extremos podía ver el mayor número posible de puntos notables al interior y al exterior.»

8. Manuel de TORRES CAPELL *et alii*, *Inicis de la Urbanística Municipal de Barcelona...*, Barcelona, 1985.

9. Vegeu Albert del CASTILLO, *De la Puerta del Angel a la Pl. Lesseps*.

En la representació del teixit comú es diferencien tres edats de l'edificació per permetre una lectura dels processos urbans recents. Els edificis més nous són molts i il·lustren l'intens creixement de la ciutat durant la primera meitat del segle XIX, concentrat en certes àrees i carrers.¹⁰ Els teixits més antics, tant els setcentistes com els anteriors (que sembla que és la diferenciació que es fa en el plànol), es concentren a l'antic centre assenyalat pel gra petit de la trama i per la radioconcentricitat dels carrers a partir del pla de Palau - Santa Maria - Born, d'una banda, i de l'altra, la plaça de l'Àngel i la plaça Nova. Els altres llocs que donen direcció a la trama són les antigues portes de les muralles. Tot plegat dóna la imatge d'una ciutat densa, molt sedimentada en barris diferenciats en la seva part antiga, amb uns creixements més autònoms al Raval, amb poquíssims buits però amb un gran patrimoni desamortitzat. Una ciutat que, despüllada de les seves muralles, devia presentar una imatge de darreres de cases bastant innoble, però que ja havia «llançat» els eixos de creixement del passeig de Gràcia, del passeig del Cementiri de l'Est i de la carretera de Madrid i que també disposava dels accessos per ferrocarril. Una ciutat que recentment havia incorporat a la seva jurisdicció el barri de la Barceloneta, que pel seu traçat regular i característic i per la seva situació quedava pendent d'enllaçar amb la resta. La Ciutadella, que encara estava sota la jurisdicció militar, era dibuixada subtilment.

Cal remarcar que ja es dibuixava l'edifici de la nova universitat, i la parcel·lació dels terrenys de les antigues muralles en el sector nord segons el nou traçat d'eixample aprovat, cosa que confirma que el traçat estava fora de possible discussió si no era per ajustar-lo en llocs concrets, com els que precisament proposava aquest plànol.

L'índex del document que Garriga va presentar el primer de març de 1861 és el millor inventari de tot el que fa referència a l'aixecament i al projecte de millores, i s'acompanya com a annex a aquest treball.¹¹ A part dels documents estrictament «científics», com són els de la triangulació, els perfils longitudinals, els plànols subterranis amb corbes de nivell o els de districte amb les alineacions a escala 1:500, els que potser atrauen més són aquells en què es representen les plantes dels edificis públics i els edificis privats amb la seva parcel·lació i els seus

10. Així, els creixements «d'eixample interior» del Raval, mancats de criteri estructural però amb illes rectangulars, carrers rectes i profunditats edificades relativament regulars. S'hi observen naus grosses de diverses plantes presumiblement industrials (el plànol no ho diu, però sí els estats de mesuraments que l'acompanyen), en aquells interiors d'illa que ho permeten, i també les propietats desamortitzades que havien permès, o havien de permetre, de fer els nous espais públics, com les places neoclàssiques de la Rambla, que s'ha alineat parcialment, o l'actual carrer de la Junta de Comerç, que ja era obert però no edificat i definia pràcticament l'únic buit que quedava en la part baixa del Raval. A l'altra banda, la Casa Gralla s'havia substituït pel carrer Duc de la Victòria, de cases amples exclusivament residencials, igual que l'antic Palau Menor, on les profunditats i l'amplada dels edificis també eren ben superiors a les del Raval; a la muralla de mar s'hi veuen moltes cases noves. Per fi, el plànol evidencia l'operació més «voluntarista» de reestructuració de la ciutat, que és l'eix Ferran-Princesa-Unió, idea unitària, clara, nova estructuració de la forma global del centre de la ciutat, si bé feta per parts i amb «sistemes d'actuació» diferents.

11. Vegeu annex núm. 3.

jardins. Són una sèrie de plànols que inclouen tres escales: l'aixecament a escala 1:100 de la majoria d'edificis públics en planta,¹² els 118 «quarterons» a escala 1:250 de totes les illes o grups d'illes de la ciutat, i el plànol a escala 1:1.000, que els reuneix i que posteriorment es passà també a escala 1:2.000.

Aquests documents són comparables per molts motius¹³ al plànol de París coetani. Si bé el de París és una obra institucional i col·lectiva i en conseqüència és molt més gran (són més de 20.000 dibuixos), el sistema de representació té coincidències notables. No seria estrany que Garriga l'hagués conegut ja que deia que havia consultat els plànols d'altres ciutats «de primer ordre». La principal diferència és que el plànol de París es va continuar actualitzant quasi ininterrompudament, cada deu o vint anys del 1808 al 1858, en el període en què aquella ciutat va patir la major transformació de la seva història, cosa que en fa un document únic, mentre que en el cas de Barcelona el treball de Garriga no va tenir una continuació sistemàtica, a pesar dels propòsits del seu autor, a causa de l'específic procés de transformació, molt diferent del de París.

Enfront d'aquesta informació exhaustiva i única, Fortier es demana com es pogué fer la ciutat de París sense el suport d'un mínim projecte de conjunt que la prefigurés o que n'hagués guiat el creixement, per constatar que la situació de París és, per aquest motiu, «ben più interessante de esplorare che non quella di città pianificate come Barcellona o Vienna».¹⁴ L'atles de París i la transformació específica d'aquella ciutat posen en evidència, segons Fortier, i contràriament a la importància atribuïda de fa temps als trencaments tecnològics i als «cops de força» de l'era industrial, la presència i el pes d'una estructura urbana notablement estable fins al segle XX i suficientment rica per ser reelaborada i permanentment assimilada i reproduïda pels arquitectes.¹⁵ Fa veure la planificació d'aquella ciutat com una autointerpretació sense plànol, basada en la memòria projectual, que no es produïa pel «reompliment» d'unes traces sinó pel buidatge i per la selecció d'un conjunt d'imatges urbanes que s'alimentava de la cultura pròpia de l'arquitecte a través de les realitzacions més paradigmàtiques i divulgades.

La ciutat de Barcelona representada per Garriga en el seu aixecament havia seguit processos molt similars al que descriu Fortier per a París. Ho hem vist a la plaça Reial, però també al Raval o a totes les substitucions de convents i de

12. Actualment estan dispersos a l'IMH. Amb Garriga van col·laborar altres arquitectes en aquesta fase, que van firmar-ne els plànols, cosa que fa que la seva ubicació a l'Institut Municipal d'Història sigui molt dispersa.

13. Vegeu Bruno FORTIER, «L'Atlatte di Parigi I i II», *Casabella*, núm. 517 i 518 (octubre i novembre 1985). (Recentment ha estat publicat al COAC.)

14. «[...] che a Parigi si cercherebbe invano, prima di Haussmann, il minimo piano, il minimo progetto d'insieme che l'abbia prefigurata o che ne abbia guidato la crescita (situazione assai simile a quella di Berlino o di Londra e ben più interessante de esplorare che non quella di città pianificate come Barcellona o Vienna).» Vegeu l'apartat «Le strategie della memoria» de Bruno FORTIER, «L'Atlatte di Parigi II», *Casabella*, núm. 518 (novembre 1985), p. 42.

15. «[...] struttura acquisita e rielaborata, ereditata e permanentemente riprodotta: ricca a sufficienza perché l'ABC del lavoro dell'architetto sia di assimilar-la e padroneggiarla.» *Ibidem*.

peces urbanes (Casa Gralla, Palau Menor, convent de Sant Francesc, Santa Caterina, Liceu, mercat de Sant Josep, etc.). Garriga es proposava fer una operació similar, i per això féu l'aixecament que féu. Ho veurem amb claredat en els bulevards, a la Barceloneta, però també, a un altra escala, al plànol de millores de la ciutat. Ho hem vist a les seves propostes d'eixample en aquella voluntat de «caracteritzar» cada lloc adjudicant-li un monument tret del conjunt d'imatges urbanes de l'arquitectura neoclàssica moderna. Per això necessita una representació atomitzada de l'estructura cristal·litzada que per ell és la ciutat.

L'aixecament topogràfic de Garriga és una operació quasi geogràfica que s'inscriu en el corrent d'observació científica i en la transposició dels mètodes de la geografia i de l'exploració marina a la cartografia urbana, cosa que denota una interpretació de la ciutat com la d'una part més del territori, inclosa en la trama astronòmica, que permet donar-li referència.¹⁶

La territorialització de la ciutat i la voluntat de dotar-la d'aixecaments precisos no basten, però, per explicar l'esforç de Garriga. Que a la idea de l'aixecament geomètric s'hi afegís una lògica d'estructura, i a la idea de relacionar Barcelona al món, la d'explorar-la, són uns fets que demanen una explicació que la cartografia no pot donar. Fortier s'ho explica com la curiositat pel que no es veu, la deriva de la mirada, paral·lela a la que féu la cartografia clàssica, que, a la voluntat de censar-se de la societat europea del segle XVIII, afegí lentament la de mesurar, pesar i sondejar les coses per apropar-se millor a la materialitat d'una presència ancorada a un lloc determinat en relació amb el qual la contraposa, talment com ho féu l'arqueologia,¹⁷ que no es limità en un principi a l'aixecament científic sinó que mai va renunciar (al segle XIX) a somniar el que pretenia descobrir, construint sobre simples traces edificis formals d'un virtuosisme fantàstic però històricament irreals:

viale e tombe, banchine e vie trionfale, accuratamente rivelati e subito riorganizzati in un territorio utopico dove lo spazio sembra essere permanentemente modificato e contaminato dalla volontà di costruire.

16. Com en el cas de París, aquest plànol dels «quarterons» «s'inscrivve, come sappiamo, nell'ondata di piena dell'osservazione scientifica e in una contaminazione massiccia della cartografia urbana ad opera della geografia e dei metodi usati per l'esplorazione marina: ricerca di dromi, di capi o di isole, costituzione –poco prima del 1800– di un arcipelago referenziale (osservatorio di Parigi, Pantheon, collina di Montmartre [...]) coperto da coordinate astronomiche; triangolazione secondaria delle coste, dei rifugi e delle scogliere (giardini, isolati e palazzi pubblici...), in cui la città è trattata come materia prima geografica, presa nella stessa trama astronomica di qualsivoglia porto o via di mare [...] e che fanno del Vasserot [...] il centosettantaquattresimo foglio di una carta di Francia che ne conta centoselantatre». Bruno FORTIER, «L'Atlante di Parigi I», *op. cit.*, p. 46-52.

17. «Si dirà esser questo il procedere abituale dell'archeologia e che non vi è da sorprendersi se la maggior parte delle testimonianze di questa visione strutturale della città ricadono, ben prima di questo piano di Parigi, nei piani disegnati di Nolli e in quella lenta esplorazione del suolo che, dall'Italia alla Scozia, sostituisce a poco a poco l'immagine di una città segno (con le sue volte e i suoi pinnacoli, le sue porte e le sue mura: con i tratti del suo volto [...]) con quella di una città abisso, aggrovigliata e densa, la cui bellezza dicenderebbe anzitutto da un ordine geometrico.» *Ibidem*.

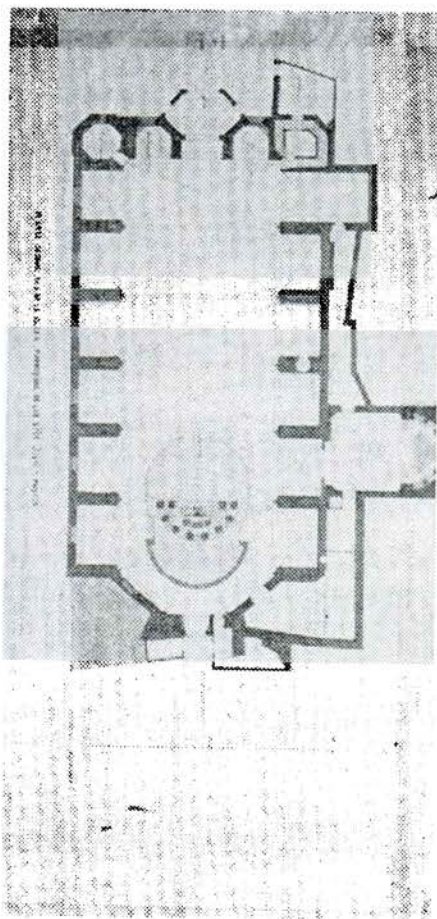


FIGURA 28.

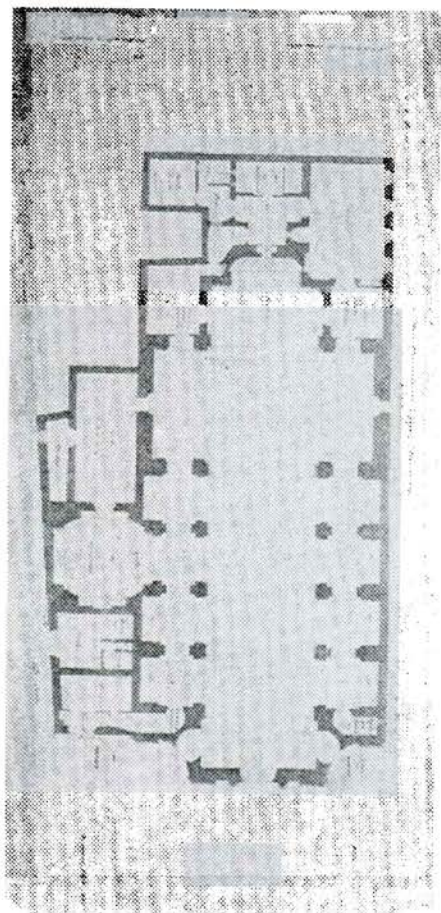


FIGURA 29.

FIGURES 28 a 31. M. Garriga i Roca. Aixecaments per elaborar els plànols de Barcelona, 1 de novembre de 1859. Escala 1/100. Tinta xinesa sobre tela i paper Canson.

Núm. 28: Església de Sant Miquel (la Mercè), 88,5 × 44 mm. IMH, IG, 3(1) A-1 Neg. D-17.777. Núm. 29: Església de sants Just i Pastor, 87 × 44 mm. IMH, IG, 3(1) A-1 Inv. G-3369.

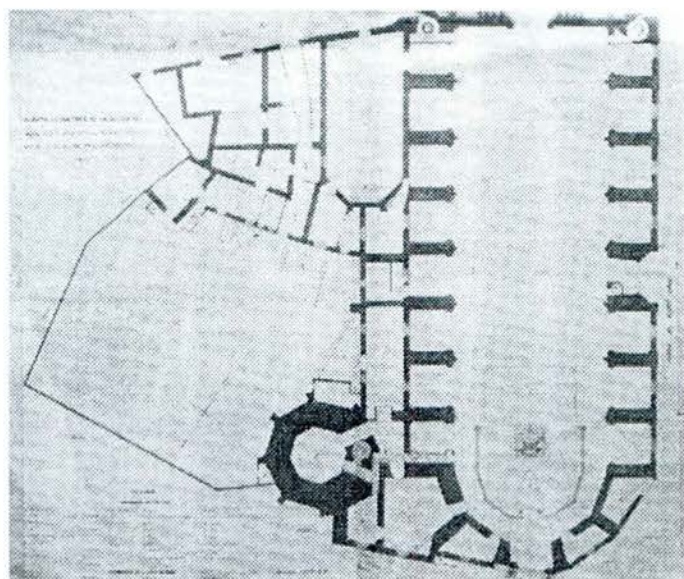


FIGURA 30.

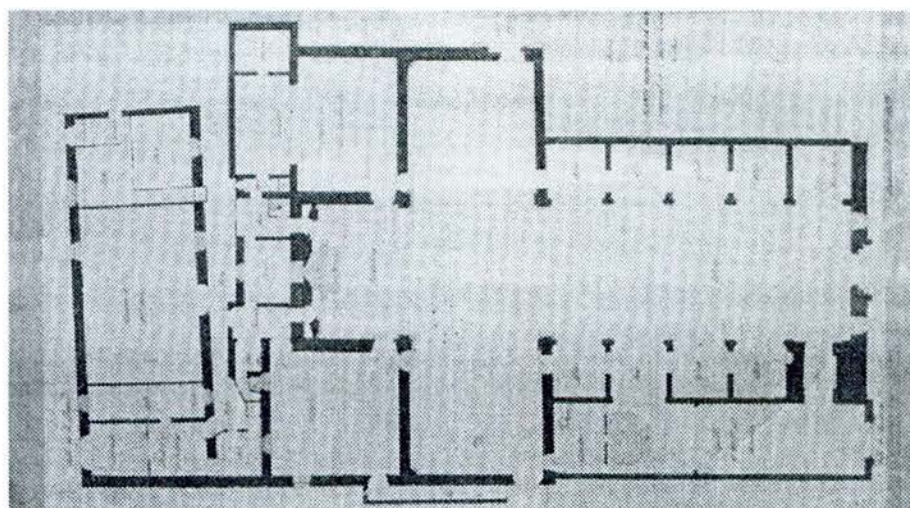


FIGURA 31.

Núm. 30: Església del Pi (dels Reis), 84 × 72 mm. IMH, IG, 3(1) A-1 Inv. C-33. Núm. 31: Església de Sant Jaume (abans convent de la Trinitat), 71 × 47 mm. 16. 3(1) A-1 Inv. G-3371.

Els aixecaments com el de Garriga podrien respondre a la pregunta de per què ciutats que es podien fundar, defensar o embellir, però que ningú mai hauria imaginat de poder «crear» de cap a cap, apareguessin, de cop, íntegrament modelables i accessibles a la imaginació: obertes a una construcció infinita. Hi podrien respondre si tenim en compte la «connexió» arqueològica: el primer aixecament geomètric conegut d'una ciutat fou el publicat l'any 1551 per Leonardo Bufalini, de Roma, que era més una planta de reconstrucció arqueològica que no pas un aixecament topogràfic, amb una gran preocupació per ensenyar el relleu —els set turons romans formaven part de la història del món clàssic— i en què els edificis es representaven en planta com els fonaments de les façanes al carrer, a la manera com ho fan les restes arqueològiques.¹⁸

En el context antiexclusivista decimonònic, totes les ciutats històriques podien assimilar-se a Roma com a compendi arqueològic; també Barcelona. Totes les ciutats eren susceptibles de ser descobertes i inventades. Barcelona era un conjunt d'edificis acoblats en una estructura que el plànol «arqueològic» de Garriga revelava i que era susceptible de ser manipulat. Barcelona, com totes les ciutats, podia, en paraules de Reynaud, «per la simple manifestation de leur essence, prétendre a

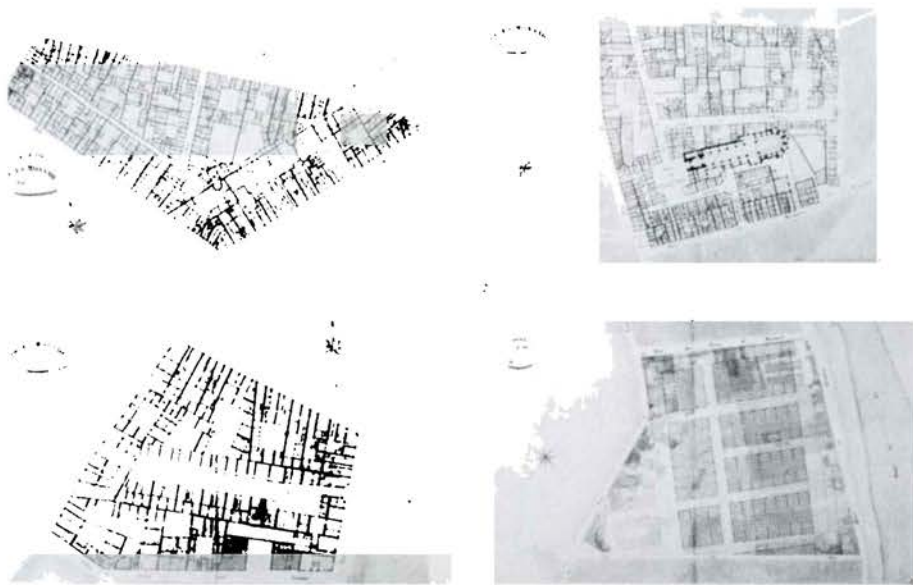
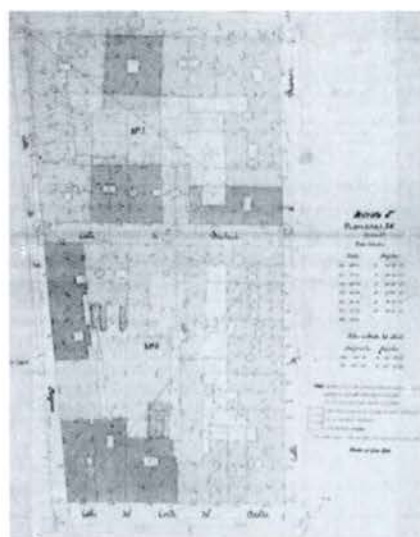
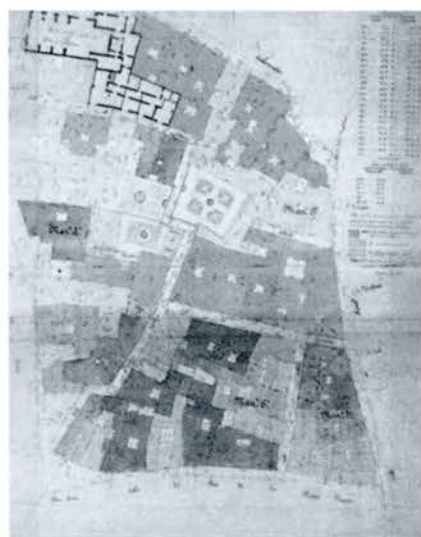
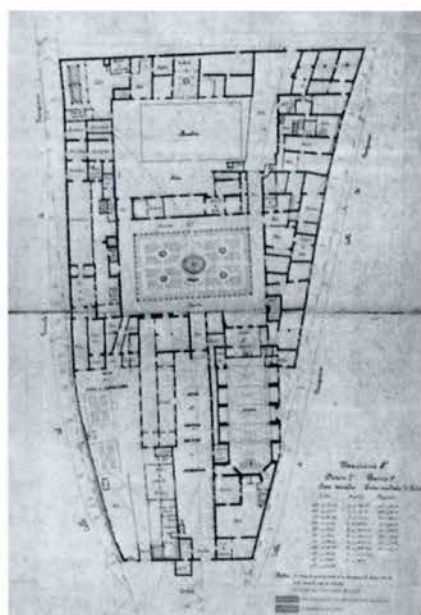


FIGURA 32. Plànol de París. Atles de Bellanger i Vasserot. Reproduït del llibre de Bruno Fortier.

18. Vegeu Ricard Pié, *Observant els mapes i plànols: Espai, elements i punt de vista en la Cartografia*, tesi doctoral inèdita, ETSAB, maig de 1988, p. 75. Pié cita F. Elirle en explicar aquest passatge.



FIGURES 33 a 36. M. Garriga i Roca, «Plano de Barcelona». Tinta color sobre paper Canson, 65 × 45 cm (aprox.). Escala 1/250. IMH, IG, 11458.

la beauté»,¹⁹ i per tant, també era manipulable en cada fase històrica concreta, «chaque époque se chargeant d'ouvrir les artères où elle porte le mouvement». El problema seria decidir quines artèries i quins moviments. Aquests s'hauran de decidir com a articulació de la ciutat amb els seus accessos (en particular el port) i com a enllaç amb el seu eixample, però a partir de la valoració dels elements originals que s'acoblen en aquesta topografia històrica que és la ciutat.

Amb l'aparició del territori obert i estructurat a través de les obres públiques de comunicació, la idea mateixa de ciutat s'enfrontava amb una nova realitat: la d'una ciutat en creixement sense un final ni una forma que calgués canalitzar i de la qual calgués dissenyar l'ampliació, com van fer els plànols des del segle XVIII, però de la qual sobretot calia definir allò que li impedís de dissoldre's en el territori i desaparèixer-hi.²⁰

Aquesta és la clau per entendre tota la feina que Garriga es va prendre per redefinir el projecte de Barcelona. Monlau, en definir la necessitat de la ciutat il·limitada fora de la ciutat existent («construyamos una nueva Barcelona!»), proposava la refundació d'una ciutat alternativa que Cerdà, en precisar, dissolia en el territori («Urbanizat el campo, ruralizad la ciudad».)²¹ En el moment de l'aprovació del Pla d'eixample, aquesta dissolució es visqué com el drama de la pèrdua de forma i aparegué la imperiosa necessitat de dibuixar, mesurar, corporificar la ciutat per definir-ne «el que impedia de fer-la desaparèixer en el territori sobre el que s'havia obert».²² Si bé alguns havien intentat en va de limitar-ne el creixement, el nostre arquitecte del Masnou decidí en primer lloc fer-ne un aixecament que valorés la «mineralogia» d'aquesta ciutat. Decidí fer-ne un aixecament arqueològic per passar posteriorment a imaginar-ne una «restauració», tal com Viollet-le-Duc definia aquesta operació per als monuments, és a dir, restablir-ne un estat ideal encara que no hagués existit mai, que és el que contemporàniament feien els arqueòlegs.

Enfront del projecte de Cerdà, que era la definició minuciosa d'una obra pública d'urbanització del territori que té la referència en el port, la resposta de Garriga és de tractar la ciutat com una entitat exclusiva immersa en el paisatge, però construïda i formalitzada fins al punt en què se li oposi, resposta que fa ressaltar la «mineralogia» de la ciutat construïda i porta implícita la idea d'estructura, com a relació entre les parts. Tornant quinze anys enrere, a l'època del

19. Vegeu paràgraf 8.2.

20. «[...] di cui si doveva —ovviamente— disegnare e incanalare la crescita (che fu, appunto, il ruolo dei piani di ampliamento a partire del diciassettesimo secolo), ma di cui soprattutto bisognava poter definire ciò che ancora la separava dallo spazio sul quale si aprivano, ciò che impediva loro di dissolversi in esso e a un certo punto sparirvi [...]»

21. El terme *ruralitzar*, tan emprat per Cerdà, el va inventar de fet Monlau, i explica molt ve aquesta dissolució, que en el pensament de l'enginyer pren un paper essencial com queda palès en el lema de la seva *Teoría*: «Urbanizat el campo, ruralizad la ciudad.»

22. Arribats a aquest punt agafa tot el seu sentit el que Karl Marx deia per a l'època i que Marshall ha posat com a títol del seu llibre sobre la modernitat: «Tot el que és sòlid es dissol en l'aire.» Vegeu Marshall BERMAN, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, Madrid, 1988.

Boletín Enciclopédico de Nobles Artes –revista en què Garriga demanava l'aixecament del mapa d'Espanya (que incloïa els aixecaments de les ciutats i el seu paper de vèrtex de la triangulació general)–, el seu company Rovira i Trias, en un article titulat «Aplicaciones de la Geología a la arquitectura», relacionava una idea d'estructura i la identificava amb la «revelació» de les causes de la formació del territori, objecte de la síntesi de la geologia, anàlogament al que per a l'arquitectura era la síntesi de les aportacions analítiques de l'arqueologia.²³

En el proper capítol comentarem el projecte que Garriga va dibuixar amb el plànol topogràfic, i també la seva tramitació. Tanmateix, ni el plànol-projecte ni els seus capdavaners es poden deslligar del debat col·lectiu de Barcelona; per això prèviament convé seguir-ne la ressenya on l'havíem deixada al capítol anterior.

11.2. EL DICTAMEN DE LA JUNTA DE 1861

Durant els anys 1861 i 1862 va quedar clar, a mesura que s'intentava fer efectiva la transformació de Barcelona, que els instrument per executar l'eixample eren d'un ordre de complexitat diferent del necessari per reformar la ciutat antiga. Des que, l'any 1858, l'Ajuntament havia presentat l'avantprojecte de Garriga i les seves bases per a la transformació de la ciutat, s'havia evidenciat l'estreta relació entre les dues facetes de la transformació urbana i l'eixample s'havia de veure com una millora de la ciutat existent, com volia Garriga, i, alternativament, la reforma s'havia de veure com a enllaç de l'eixample, com volia Cerdà. En primar, però, aquesta segona manera de veure-ho i constatar les grans dificultats de dur-la a terme, la reforma quedaria relegada àdhuc de les disposicions legislatives, en un procés que culminaria en la Llei d'eixample de 1864.

Un cop conegudes les bases de Cerdà, els propietaris de l'interior en van poder fer la impugnació amb coneixement de causa en un document signat el 8 de gener de 1862,²⁴ que, des del mateix encapçalament, palesava l'estreta relació entre el pla econòmic de Cerdà i la *non nata* Llei Posada Herrera, que el Govern

23. Rovira i Trias, en un article titulat «Aplicaciones de la geología a la arquitectura», deia: «La Geognosia no es de menos importancia que la Mineralogía i la Litología; así como estas enseñan a conocer y clasificar los minerales de que se componen los terrenos del planeta que habitamos, el objeto de la Geognosia o Geogenia es mas grande, mas vasto, mas elevado; la Geognosia es la ciencia que da a conocer la *estructura* del globo terráqueo, o mas bien la ciencia que enseña a descubrir las *causas* que debieron preceder a su formación, distinguiéndose especialmente esta rama de las otras dos por la aplicación de la *síntesis* a la determinación de aquella estructura, mientras que las dos primeras ramas hacen uso de la *análisis* para el establecimiento de sus teorías.» Vegeu ROVIRA I TRIAS, «Aplicaciones de la geología a la arquitectura», BENA, núm. 11 (1 setembre 1846), p. 169.

24. Vegeu *Exámen del Plan económico presentado al Gobierno de S.M. para el Ensanche y Reforma Urbana de Barcelona, intimamente enlazado con el proyecto de ley General sobre Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las poblaciones*, Barcelona, Imprenta del Diario de Barcelona, 1862. Reproduït per ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 591-619.

havia fet entrar al Senat pocs dies abans (30 de desembre de 1861)²⁵ i que seria la traducció legal de la filosofia definida per Cerdà. Tot i així resultava de molt dubtosa constitucionalitat –com indica Bassols–, fins al punt de fer impossible l'aprovació de la llei, que es va retirar uns mesos després, i del pla econòmic, cosa que obligà a modificar el pla de Barcelona en tot el que feia referència a la reforma interior, com intentarem fer veure en els successius apartats.

Pocs dies després, Garriga signava el seu segon projecte de bulevards i es redactava el dictamen que seguidament analitzarem de la Junta Consultiva de l'Ajuntament, document de l'any 1861 que ens permetrà acabar d'entendre la necessitat de reformar el Pla Cerdà i delimitar l'abast de la reforma en els anys següents.

El Reial decret de 31 de maig de 1860 d'aprovació del traçat de Cerdà havia disposat que el governador civil informaria el pla econòmic i les ordenances proposades per l'enginyer, després de sentir l'opinió de l'Ajuntament i de la Diputació. Deu mesos després, el 25 de març de 1862, apareixia una altra reial ordre autoritzant l'Ajuntament perquè proposés els mitjans més apropiats per dur a terme l'eixample. És evident que el pla econòmic i les ordenances de Cerdà no van agradar gaire al Govern i que el Dictamen del governador civil, si arribà a fer-se, no devia de ser gaire favorable. L'Ajuntament, en conseqüència, va formar una junta perquè proposés aquells mitjans.²⁶ La Junta es prengué el seu temps, a causa, entre altres coses, de l'intent de consensuar-ho amb Cerdà –cosa que no va aconseguir–, i va presentar per fi un dictamen el 25 de gener de 1862 que és un document important per a la nostra argumentació, ja que en confirma molts aspectes.

Retornem al Reial decret d'aprovació del traçat Cerdà de 31 de maig de 1860, perquè, a més de permetre edificar als particulars, disposava l'inici del replanteig dels carrers i l'atermenament de les il·les dels terrenys de les antigues muralles per alienar-los. Però el cert és que en data 16 de març de 1861, pocs dies abans d'autoritzar-se la Junta Consultiva, una altra comissió d'eixample interna de l'Ajuntament proposà a la corporació municipal de fer el plànol del bulevard per redefinir el traçat d'aquells carrers i places en els terrenys alienables de les antigues muralles, i quan la Junta presentà el seu Dictamen, Garriga havia tingut

25. El Projecte de llei de Posada Herrera ha estat extensament comentat per Martí Bassols, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, 1973. Vegeu p. 186 i s. El seguiment de la discussió sobre la reforma de Barcelona entre aquesta data i el 22 de juny de 1862, en què es va retirar, aclareix, a parer nostre, els motius d'aquesta retirada. Bassols diu que «el propio Ildefonso Cerdà incorporó la mayoría de sus principios para completar su Plan económico del Ensanche de Barcelona», cosa que ens sembla evident en vista del que aquí analitzem.

26. La Junta nomenada el 28 de juny de 1861 amb aquell objecte estava composta per Francesc Daniel Molina (que seria, com a arquitecte de província, un dels protagonistes d'aquesta història), per alguns dels components de la junta qualificadora del concurs d'eixample (com Víctor Arnau, que torna a presidir, els arquitectes Joan Torras, Francesc de Paula del Villar i Josep Casademunt, i el catedràtic de medicina Marcos Bertrán), a més de Rafael Degollada, Miquel Monné i Vicenç Munner, que n'era el secretari. Feia ja un mes que l'Ajuntament mateix havia aprovat el pla de bulevards de Garriga per unanimitat. Vegeu IMH caixa GR núm. 7.

temps de refer el pla de bulevards, i l'Ajuntament, de remetre'l al Govern (14 de gener de 1862). A Cerdà també li havia faltat temps per proposar en públic el seu sistema reparcel·latori.²⁷

Passem ara a estudiar què deia el Dictamen d'aquella Junta Consultiva d'eixample que l'Ajuntament havia convocat per informar sobre els mitjans de dur-lo a terme. Aquesta va delimitar el seu treball, decidint d'entrada de limitar-se a la qüestió econòmica tocant només els aspectes facultatius indispensables per fer el Pla factible, el primer dels quals fou donar prioritat a l'eixample i, en conseqüència, deixar la reforma per a un nou projecte que s'hauria de fer.²⁸

De l'eixample, deia que havia de ser il·limitat i que mai més s'havien de construir muralles, però entenia que a l'efecte fiscal i de policia urbana s'havien de fixar uns límits més restrictius que els del Pla Cerdà, que fossin modificables d'acord amb les necessitats i prou amplis per a les previsions d'un període «no escaso». La Junta defensà aquesta idea «proteccionista» del creixement urbà insistint en arguments coneguts i aportant-ne alguns que per a nosaltres són nous: si bé la ciutat creixeria per descongestionar-se i augmentaria el seu paper comercial —«con las mejoras que están haciéndose en el puerto, y con la prolongación de los ferrocarriles»—, com preveia Cerdà, en canvi disminuiria el seu paper industrial per la descentralització de les implan-

27. Els articles del Reial decret de 31 de maig de 1860 a què ens referim són els següents: «Art. 2º El Gobernador de la provincia, oyendo previamente a los Ayuntamientos interesados en la reforma y ensanche, a la Diputación provincial y demás Corporaciones que estime conveniente informará cuanto se le ofrezca sobre el pensamiento económico y ordenanzas de construcción presentadas por el autor del proyecto [...]»

»Art. 3º La misma Autoridad cuidará de que el replanteo de las nuevas alineaciones, el relieve de las rasantes y las demás obras tengan lugar con estricta sujeción al referido proyecto.

»Art. 4º El Ministro de Fomento remitirá al de Hacienda una copia autorizada del plano aprobado para que se proceda al deslinde de los terrenos de las murallas y demás pertenecientes al Estado, con el objeto de que pueda disponerse desde luego de los que se destinaran a via pública. Igual copia se remitirá a los Ministerios de la Guerra, Gobernación y Marina, para los efectos que previene la Real Orden de 9 de diciembre de 1858 y demás que convengan.»

28. «[...] La primera cuestión que [la] ocupó fué la de precisar el alcance de su cometido; para la Real Orden de 25 de Marzo, parece por una parte que se abre nuevo juicio sobre el proyecto tanto en su parte facultativa, como en la económica, y por otra que acepta el plano aprobado, reduciendo el nuevo expediente al estudio de los medios mas propios para realizarlo. Nuestro acuerdo fué en este último sentido, que limitaba mas nuestras atribuciones consultivas, diciéndose, que el objeto principal del dictamen sería proponer medidas ordenadas a la egecución de las deseadas mejoras, y que solo se tocaría la cuestión facultativa en lo que fuese absolutamente indispensable para llevar a efecto el plan económico que se adoptara. [...] Mas como el proyecto comprende tanto el ensanche como la reforma de la ciudad, pareció conveniente tratar con separación de cada uno de estos puntos, dando la prioridad al ensanche ya por parecer cuestión menos complexa, ya también porque desde luego se convenció la Junta de que solo sería posible la demolición de edificios que exige la mejora de las actuales calles, cuando allanados toda clase de obstáculos para construir en las afueras, puedan fácilmente encontrar vivienda los habitantes de las casas que hayan de desaparecer» (*Dictamen de la Junta nombrada a consecuencia de la Real Orden de 25 de marzo último para informar sobre los medios [...] de reforma y ensanche de esta ciudad*, Barcelona, 25 de gener de 1862). (Manuscrit.)

tacions.²⁹ Si no es limitava el creixement pujarien els preus dels materials i la mà d'obra, encara que baixés el preu del sòl. A més de l'argument sobre la dificultat de donar serveis a l'esquixada d'edificis que es produiria, l'altre argument per limitar l'eixample al municipi de Barcelona era la facilitat de gestió i no haver de plantejar-se l'annexió dels altres municipis.³⁰ Transitòriament, els propietaris de fora del recinte podrien construir, i els que ho fessin seguint el plànol i les ordenances veurien consolidats els seus drets quan la ciutat els incorporés. En conseqüència, les dues primeres disposicions de la Junta foren la de limitar l'eixample a una primera zona i la de preveure la situació transitòria de l'extraradi.

El Dictamen deixa clara l'íntima relació entre el creixement i el paper previst per a la ciutat, i entre la possibilitat de controlar-ne el procés, l'administració de serveis i la necessitat de disposar d'un sòl que, sense els atributs del sòl urbà i sense les seves càrregues, fos apte per a la localització provisional d'instal·lacions industrials, amortitzables en el període de provisionalitat, fins a la seva definitiva descentralització.

El nucli principal de les mesures proposades per la Junta fa, però, referència als mitjans per facilitar a l'eixample l'obtenció del sòl públic i la seva urbanització, partint del principi de repercutir-ne les despeses als propietaris de l'eixample. Per això estableix la cessió de mig carrer i la seva urbanització, a més de la contribució en les despeses generals, proporcionalment a la superfície del terreny.³¹

Un cop assentat aquest principi de compensació, l'apartat més difícil era el d'establir la recaptació i l'aportació de l'Administració a les càrregues del que podríem anomenar sistemes generals.

La Junta ha procurado ante todo definir y apreciar las cargas que el Ayuntamiento de Barcelona tiene que imponerse a causa de la mayor extensión del casco de la ciudad. Estas pueden reducirse por ahora a la expropiación, esplanación y afirmado de las calles y plazas en cuanto su anchura esceda de veinte metros, a la circumvalación y desvío de las aguas del perímetro que se

29. «[...] la industria manufacturera que ocupa mas brazos que la mercantil, se alejará aprovechando de la misma facilidad de comunicaciones, y buscará motores naturales, la intermediación del combustible o de la primera materia y jornales mas baratos de lo que es posible obtener en las ciudades, donde siempre es mas subido el precio de las subsistencias.»

30. No caldria posar-se d'acord amb els altres: «dificultad esta última más grave de lo que parece a primera vista. Porque si se ha de adoptar el proyecto de ensanche en toda su extensión, es necesario comenzar por agregar los pueblos que comprende al municipio de Barcelona, medida que es probable resistieran aquellos porque nadie quiere perder su independencia y que por otra parte sería muy perjudicial a la ciudad, porque aumentaría muy considerablemente sus gastos, no creciendo en la misma proporción la materia imponible que es el manantial de donde emanan las rentas del comun.»

31. La Junta preveia un sistema per reduir al mínim els casos de reparcel·lació obligatòria, que amb el sistema proposat per Cerdà coetàniament quedava superada i no comentarem aquí, com tampoc la proposta d'aplicació del dret d'ocupació temporal dels terrenys dels carrers encara no cedits, en el cas que un propietari volgués edificar i els necessités per comunicar-se amb carrers ja urbanitzats, tal com es feia a les obres públiques.

señala, y al pago de exceso de coste de la alcantarilla donde sea necesario construirlas, no de tercer orden sino de primero y segundo.

La Junta avaluava el cost de les expropiacions i obres dels sistemes generals en un 15 % del valor de la superfície bruta de terreny i proposava aquest índex per a la contribució. Per disminuir la càrrega i homogeneïtzar les situacions, proposava d'eliminar el bisell previst per Cerdà a les cantonades³² i reduïa la necessitat de clavegueres amb un canal que també serviria de límit urbà.

La lògica d'aquestes disposicions de la Junta segueix molt de prop tot el que hem vist que havia establert la comissió consultiva de l'any 1859, però introduint la cessió directa dels carrers normals proposada per Cerdà. Però respecte a aquests dos antecedents i pel que aquí interessa, hi ha, com ja hem apuntat, una modificació substancial consistent a reduir l'operació a l'eixample tornant a la situació de l'any 1855.

La reforma quedava relegada a un estudi específic tant pel que feia al traçat com al sistema d'actuació, en considerar insuficients les previsions de Cerdà sobre això —«en el plano no aparece que se haya hecho el minucioso estudio que exige una reforma general como la desea la Junta ni aun puede formarse juicio de si la anchura y dirección de las grandes vias proyectadas es la mas conveniente y acertada». En conseqüència, la Junta proposava que es fes un pla de reforma general (que no seria altre que el que ja havia presentat Garriga per aquelles dates).

El sistema de les tres franges d'expropiació requeria una modificació de la llei i semblava injust. Cerdà, en la reunió que tingué amb la Junta, introduí una nova possibilitat, que desenvoluparia uns anys després, basada en el dret de pas i llums que l'Administració podia fer pagar als propietaris veïns dels carrers nous de reforma. Però la Junta no ho veié prou clar ja que molts d'aquests veïns ja tenien aquests drets encara que fos per donar façana a carrers molt més rònecs i estrets. Però el que plantejava la Junta era, més radicalment, el dret a atribuir als propietaris els costos de la reforma (que en el cas de l'eixample sí que acceptava) basant-se en el fet que si s'establí aquest criteri a la llei també s'hauria d'establir el de la indemnització en el cas que una actuació administrativa provoqués la devaluació relativa d'una propietat.³³ La Junta tampoc es mostrà d'acord a aplicar

32. El motiu és la dificultat d'atribuir la seva cessió als propietaris (Cerdà ho solucionà amb el seu sistema reparcel·ladori per illes i no per carrers), i perquè impossibiliten la regularitat dels solars resultants. Aquí rebutja l'argumentació de Cerdà sobre les proporcions i forma de les seves cantonades, «que se funda en un falso supuesto, de que a las calles se les da de anchura lo estrictamente necesario para que quepan los que han de recorrerlas, [...] Las calles se proyectan anchas para que circule el aire y se difunda sin obstáculo la luz, para que aun en casos extraordinarios en que toda la población se dirige a un punto, sea fácil el tránsito; no se les tala la cabida, como el diámetro de un aqueducto» (*Dictamen de la Junta [...] reforma y ensanche...*, op. cit.).

33. «¿Si a los propietarios de la calle de Fernando 7º habia derecho para pedirles el precio de la mejora que recibían no lo tendrían también a ser indemnizados los de las calles de Escudellers y Boqueria, cuyas casas con la apertura de la nueva via dejaban de ser las mas codiciadas para el comercio al por menor?»

a la reforma el producte de l'augment de contribució territorial i rebutjà, amb idèntics termes que ho havien fet els propietaris de l'interior, l'analogia amb obres de dessecació d'aiguamolls i de noves plantacions. En conclusió, remeté el pla econòmic per a la reforma a un estudi posterior —«Afortunadamente la reforma de la ciudad, aunque muy necesaria, no es tan urgente como el ensanche».³⁴

La posició de l'Ajuntament —que va fer seu el Dictamen— queda perfectament emmarcada: d'una banda, acceptar el Pla Cerdà per a l'eixample; de l'altra, modificar-lo pel que fa a la reforma, mentre esperava nous criteris jurídics per actuar a l'interior de la ciutat.

La Junta no parla d'una qüestió que precisament estava en aquell moment en discussió que era la propietat del terreny de les muralles i la proposta municipal del bulevard. No ho va fer perquè no en tenia l'encàrrec, però també perquè Francesc Daniel Molina, principal redactor del Dictamen, era contrari a aquell projecte de Garriga. Recordem que els dos arquitectes hi havien mostrat discrepàncies l'any 1858 quan van rebre l'encàrrec de fer l'aixecament dels terrenys de les muralles, que Molina considerava repetició d'una feina feta per Cerdà. Ara el Dictamen de la Junta és crític amb el pla de reformes de Cerdà, que «no alcanza ni con mucho a satisfacer la necesidad que hay de sanear las viviendas y facilitar el tránsito, no en determinados puntos sino en todo el ámbito de la población», i en demana un de més general sense citar el plànol de Garriga, que ja feia alguns mesos que havia estat presentat. Pot ésser que efectivament el desconegués, ja que l'estudiava una altra comissió especial d'arquitectes nomenats pel mateix Ajuntament, però es fa difícil de creure. Més aviat ens decantaríem per opinar que Francesc Daniel Molina no en volia parlar. I la raó seria no solament per l'enemistat amb Garriga sinó perquè el plànol d'aquest incloïa indistriablement els bulevards.

34. «[...] si hubiera podido calcular aproximadamente siguiera los gastos necesarios para la reforma, se hubiera dedicado a idear los medios de cubrillos; pero mientras falta este dato indispensable no cree llegada la oportunidad de intentar la resolución de tan árduo problema. Por otra parte el gobierno de S.M. acaba de presentar a las Cortes una ley sobre este punto y la Junta confía, como debe, mas que en sus escasas luces en la sabiduría del Parlamento. Afortunadamente la reforma de la ciudad, aunque muy necesaria, no es tan urgente como el ensanche, porque retiradas las barreras, podran abrirse las calles que dan a las murallas, tapiadas hoy para evitar las defraudaciones en el pago de los derechos del consumo; y determinada que sea la obra del puerto, se pondrán en inmediata comunicación con los muelles la Rambla y las vías de 30 metros proyectadas al este y oeste del actual recinto. Con esto se facilitará mucho la circulación así como en las calles que se levanten podrán proporcionarse vivienda los inquilinos de las que haya que demoler. Hay pues tiempo para estudiar en toda su extensión la reforma de la ciudad, así en la parte facultativa como en la económica.»

12. LA REFORMA DEL PLA CERDÀ A TRAVÉS DEL PLA GARRIGA

12.1. EL PROJECTE D'ALINEACIONS I MILLORES

El mes de març de 1861 Garriga i Roca presentà el seu plànol-projecte de Barcelona, que consistia en l'aixecament topogràfic que ja hem comentat i en el projecte de la reforma o general d'alineacions i millores.

El primer problema que planteja aquest projecte és el de saber amb quin objectiu es presentava. Tot sembla indicar que es tractava de substituir el Pla Cerdà en allò que es referia a la reforma, però Garriga no ho diu mai. L'única referència es troba a l'ofici dirigit a l'Ajuntament que acompanya els treballs, a més del dibuix de les traces de la reforma de Cerdà superposades a les pròpies. De fet, es torna a citar Cerdà en la introducció, on s'apunta el caràcter de complementarietat del seu plànol topogràfic i de la informació estadística que l'acompanyava.¹ Aquesta complementarietat dels treballs topogràfics, i també la insistència de Garriga a posar en relleu que el seu era el primer que complia el mandat de la Reial ordre de 25 de juliol de 1846 sobre aixecament de plànols geomètrics de l'interior de la ciutat, podrien estar dirigits a justificar la consideració de les tres vies de Cerdà com un simple avantprojecte elaborat sense una base prou precisa.²

1. «El precioso trabajo que en el año 1855 publicó el Ingeniero Don Ildefonso Cerdà, con motivo del levantamiento del plano de las afueras, trabajo de sumo interés al que sirve este de complemento, hace que en la adjunta memoria descriptiva haya podido ahorrarme el continuar todos los datos referentes a la localidad, limitándome a modificar las estadísticas y el censo de la población, que han variado desde aquella época» (*Dictamen de la Junta [...] reforma y ensanche...*, *op. cit.*).

2. «La opinión pública venia reconociendo tiempo ha la necesidad imperiosa de que se levantara un plano general destinado exclusivamente a la mejora y desenvolvimiento de la población; que tuviese la suficiente dimensión para poder apreciar con facilidad y exactitud cualquier detalle, esto es la latitud y longitud de las calles y plazas y la posición topográfica de un punto cualquiera, que señalase las rectificaciones que la belleza e higiene pública reclaman; en una palabra que sirviendo de Tipo fijo para el porvenir evite las dudas, las vacilaciones y la ejecución de las llamadas mejoras que adolecen de un mal entendido respecto a la propiedad y que no reportan los beneficios que de otra

La característica principal del pla de Garriga és precisament que es tracta d'una proposta general, és a dir, que dibuixa totes i cada una de les alineacions de carrers, assolint el caràcter de document administratiu i legal per fixar el règim de drets i deures de la propietat. Aquest és, tal com s'assenyala contínuament a la memòria, l'objecte principal del plànol i pla de Garriga que li atorga un caràcter radicalment diferent del traçat de les tres vies de Cerdà, que només es pot considerar com un projecte urbà o pla especial de connexió.³ Quan es tracta de petites rectificacions d'amplada de carrers, aquest caràcter d'afectació general no planteja greus problemes. Però sí que és problemàtic quan es tracta de trencaments d'illes i d'ampliacions de carrers que afecten els solaris, fins al punt de fer-los inedificables per la seva reduïda mida, o quan creen diacronismes amb les iniciatives dels veïns. Això plantejaria quin tipus de document era l'adequat per a l'actuació en sòl urbà, quan s'aprova per reial ordre el Pla Garriga.

El projecte general de rectificacions i millores de Garriga consistia en primer lloc en la recopilació i rectificació de tots els expedients aprovats d'alineacions parcials existents i la seva generalització a d'altres carrers de la ciutat. Però l'autor advertia que si abans, quan la ciutat no podia créixer, ja es necessitava un plànol general, «con el proyecto de mejoramiento y reformas que fijara definitivamente la suerte de cada uno de los edificios y emancipara a los propietarios de la tutela de una rectificación caprichosa [...]», ara que ja s'havien enderrocats les muralles i es disposava d'un plànol d'eixample aprovat era inevitable canviar el centre antic per possibilitar el creixement ordenat i convertir-se en el centre d'una realitat urbana d'escala superior.

La memòria és un veritable programa de modernització industrialista i una exigència d'espais per a la capital, en la línia del que hem vist en capítols anteriors, que s'evidencia en el fet d'haver dedicat un capítol sencer de la memòria a subratllar la «Importancia y movimiento comercial e industrial de esta Capital», en el que és una mena de resum dels articles de Jaume Balmes o de Vila comentats anteriorment, però en un to més arrauat.⁴ Frases com «La ley dura de vencedor

suerte redundarían en su favor» (GARRIGA, «Sistema seguido en la ejecución de las operaciones», dins *Memoria [...] plano de Barcelona...*, apartat desè [annex 3]).

3. «Con el plano general [...], la administración municipal tiene a la vista cuantos datos apetezcan pueden para proceder a una reforma completa de la población, de cada una de sus calles, vías, y sitios públicos, para la erección de establecimientos así de beneficencia como de administración y recreo consultando la salubridad, comodidad y belleza, satisfaciendo las necesidades presentes y las que paulatinamente se ofrezcan. Puede con pleno conocimiento proceder a dichas reformas calculando de antemano el presupuesto y conocer lo que todas y cada una de ellas afectan a la propiedad particular, o por el contrario el beneficio que dicha propiedad particular reportará de las mismas. [...]; ya por último, y esto es lo más importante, queda fijada la suerte de la propiedad en un plano general que después que obtenga la sanción del Gobierno no podrá ser alterado por nada ni por nadie desapareciendo la intriga y el favoritismo [...]» Vegeu GARRIGA, «Objeto del plano», dins *Memoria [...] plano de Barcelona*, apartat tercer (annex 3).

4. Es tracta del capítol sisè, que es dedica a dir coses com les següents: «Preciso es que ofrezca condiciones naturales y de índole permanente favorables al desarrollo de población y riqueza, [...] ya

irritado de Felipe V» il·lustren molt bé el to emprat, juntament a una certa nostàlgia per la pèrdua de la capitalitat política —«cuando la fusión del Reyno de Aragón en el de Castilla que le hizo perder la prerrogativa de residir la Corte en su recinto»—, que introdueix la reivindicació del nou paper de la ciutat, com a avançada de l'Espanya moderna, que compara amb el cor del sistema d'economia nacional⁵ i a la qual pronostica un futur resplendent.

No será ciertamente una ciudad de chimeneas de Vapor. Hace tiempo que estas ya emigran a sus alrededores y a mayor distancia. [...] Pero a la vez vendrá a ser Barcelona el gran centro de sus depósitos de primeras materias y de artefactos, el gran punto de sus compras y de su consumo, y al mismo tiempo emporio mercantil [...]

Si recordem que la memòria de Garriga està signada el març de 1860, vol dir que fou redactada sota els efectes de la discussió del Pla d'Eixample i n'és un dels documents que reflecteixen més clarament els punts de conflicte de les elits barcelonines que giren entorn de l'Ajuntament respecte del pla aprovat. Per això mateix, la memòria i el Pla Garriga, que s'anaven elaborant des d'almenys l'any 1857, adquiriren, des del mateix moment en què sortiren a la llum pública, el caràcter d'estàndard i d'alternativa al Pla Cerdà, al qual pretenia corregir en els seus punts més febles, a saber: la reforma interior, el tractament de la Barceloneta i l'enllaç entre la ciutat antiga i l'eixample, conegut com la qüestió dels bulevards. Aquest capítol vol demostrar com, de fet, tota la discussió posterior a l'aprovació del Pla Cerdà va centrar-se en els temes que hem anat desenvolupant al llarg d'aquest treball, i en particular el caràcter de capital, l'articulació d'un model de centres clar, la demanda d'espais per a la representació, la jerarquització de la xarxa viària i l'elaboració dels mecanismes econòmics, legals i sobretot administratius per fer la reforma de la ciutat consolidada.

El projecte de Garriga i Roca no és un pla de mínims, ni un pla conservador de la propietat. De fet, l'impacte del pla a la ciutat hauria estat, si s'hagués realitzat, molt superior que el de les tres vies de Cerdà, ja que afectava, amb eixamplaments més o menys importants de carrers i amb el sistemàtic trencament d'illes, pràcticament tots els solars de la ciutat, cosa que hauria representat una reforma radical, com la que proposaria Baixeres vint anys després —amb el qual, per cert, té

que desde remotos siglos aquí existe una Ciudad siempre famosa, siempre activa, siempre en pie i aspirando a grandes hechos, a pesar de haber tenido que soportar calamidades crueles y vicisitudes [...] hasta con los poderes públicos que la han regido, no siempre con mano blanda.»

5. «En la lenta regeneración que [...] se va obrando en toda España [...], sobresale la Ciudad de Barcelona y toma reiteradamente la iniciativa, ya creando bastas fábricas, ya importando la primera nuevos inventos, ya dando asimismo el ejemplo en la construcción de vías férreas y otras obras públicas de incalculable trascendencia y porvenir, ya dedicándose con afán al comercio y a la navegación [...] y al fin cayó la venda que impedía que aquellos [es refereix als homes públics i als governs] viesen que la fuerza de las naciones corresponde ecsactamente al grado de desarrollo de las fuentes de producción, y que estas necesitan grandes centros que funcionen como funciona en el cuerpo humano el corazón, con vida espontánea allí donde por si mismos nacen y crecen [...]»

nombroses coincidències. Això explica la falta de suport a la reforma (que, a diferència del que va passar amb la proposta de bulevards, no en va tenir de manera generalitzada) i que Garriga intentés explicar insistentment a l'Ajuntament i als propietaris de l'interior que per mantenir el paper central i el valor de la ciutat antiga calia fer un sacrifici bastant important per a l'interès públic, que a la llarga seria funcional per a l'interès privat de la majoria de propietaris.

En canvi, sí que es pot afirmar que el pla representa una proposta de continuïtat de l'estructura urbana, encara que pugui semblar paradoxal. El que conserva és el conjunt de les places i els monuments més importants, que s'erigeixen en punts focals dels recorreguts que conformen la xarxa primària de la ciutat i a partir dels quals es defineixen els nous centres. El pla, en realitat, es proposa de monumentalitzar-los amb nous monuments i equipaments o donant-los un tractament arquitectònic simètric i regular. D'altra banda, intenta fer més còmodes i explícits els recorreguts entre ells eixamplant-los i dotant-los de continuïtat i visuals respecte als monuments. Aquesta xarxa primària havia de ser capaç de recollir els fluxos de la ciutat eixamplada –i ser suficientment sumptuosa per fer-ho– i representar-ne els ideals de protagonisme universal. Des d'aquest punt de vista es pot constatar la continuïtat de l'estructura urbana malgrat la radicalitat dels esventraments i de les afectacions. Garriga ho explicava amb aquestes paraules:

Por esto he juzgado conveniente la abertura de grandes arterias, relacionadas con los preciosos templos y monumentos que atesora esta Capital, que a la par que los pondrán en relieve, comunicaran luz, sol y aire a todas las partes de la población y satisfarán las necesidades de esta industriosa capital.

El projecte general d'alineacions i millores de Garriga comprenia l'àmbit dels terrenys de les muralles, que l'any 1854 conformava el seu projecte d'eixample de la ciutat i millora del port,⁶ que ell formalitzava amb els bulevards destinats a establir el caràcter del successiu eixamplament de la ciutat i alhora posar tensió en el seu perímetre per definir el camp de forces que havia de plasmar-se en el traçat d'eixos de reforma.⁷ El disseny del bulevard consistia bàsicament en un rosari de places de diferent forma i grandària col·locades a les antigues portes de les muralles i en aquells llocs en què s'abocaven els eixos de reforma interior nous, enllaçades pel bulevard pròpiament dit, que era un passeig arbrat de seixanta metres d'ample assimilable a un parc,

6. Pel que feia al port, se seguia el que deia el projecte recentment aprovat de l'enginyer Josep Rafo. Vegeu Josep RAFO, *Memoria descriptiva del proyecto de Puerto de Barcelona*, Barcelona, 1858.

7. Per això deia que «no cumpliría con la honorífica misión que V.E. me ha confiado, si limitándome a lo estipulado en la contrata, me hubiera encerrado en el casco de la Capital sin ocuparme de sus avenidas, al menos en el radio que comprende el camino de ronda y terrenos del Estado y esto lo he considerado tanto más indispensable en cuanto debiendo relacionarse la Ciudad actual con la proyectada en el plano de ensanche, aprobado de Real Orden, es preciso estudiar su natural y genuino enlace». Vegeu GARRIGA, punt 1: «Boulevard o paseo de circumvalación», de l'apartat 14è: «Reforma proyectada», dins *Memoria [...] Plano de Barcelona* (annex 3).

destinado a dar vida a la periferia, aliciente a la nueva Barcelona, expansión recreo y comodidad a ambas, vitalidad a la una y a la otra, y finalmente a establecer el mayor equilibrio posible al valor de la propiedad atrayendo y repartiendo el lucro, de esta suerte se verifica un enlace natural en alto grado provechoso, en que las avenidas de la Ciudad no dependen de las que están en proyecto, ni estas de aquellas, porque unas y otras tienen salida al Boulevard con absoluta independencia.

La forma del boulevard era la condició prèvia per definir el procés de millora i d'eixample, en determinar el mercat del sòl i «atraure i repartir» els centres a la nova ciutat.

Al boulevard de l'any 1854, Garriga havia afegit en el seu avantprojecte d'eixample, l'any 1858, uns primers eixos de reforma, però d'aleshores ençà havia estudiat a fons la ciutat existent en fer-ne l'aixecament i n'havia descobert, segurament amb l'ajuda del tractat de Reynaud, la seva estructura historicotopogràfica interna, que ara incorporava a la seva reflexió, tot donant resposta a la proposta de reforma de Cerdà i a les indefinicions de l'enginyer, que si bé havia dibuixat tres grans vies, n'havia enumerat fins a set a la memòria del seu projecte.

De fet, en el pla del 1861 Garriga prengué cinc dels eixos definits per Cerdà i els redefiní d'acord amb les «condicions de localitat» i dels «interessos creats». Això es traduí en una flexibilització dels traçats, que en els trams més centrals i cars formalitzava a base d'ampliar carrers existents, mentre que situava els esventraments més rectes i traumàtics en els barris més pobres i insalubres. Una tercera categoria corresponia als que traçava amb els mateixos criteris que els primers, tot i travessar barris pobres, perquè es tractava de carrers poc importants. En alguns casos un mateix eix canviava de forma i d'amplada segons el sector que travessava.

Garriga distingia clarament dos sectors susceptibles de ser reformats radicalment per motius molt diferents. El sector oriental de la ciutat vella, conjunt de vells carrerons mancats de condicions higièniques amb un nivell de mortalitat de la població –bàsicament obrera– molt elevat, on la laberíntica disposició de la malla feia que els valors dels solars fossin baixos, i es podien revalorar, com havia demostrat l'obertura del carrer de Princesa.⁸ L'altre sector que s'havia de reformar en profunditat era la part més moderna de la ciutat, el Raval –«la zona del último ensanche»–, i sobretot la seva part alta, que contenia una aglomeració d'edificis (de beneficència, convents, la Universitat, la presó, casernes, etc.) que n'ocupaven la

8. «[...] hallamos edificios y manzanas de antigua construcción, entre callejones angulísimos incapaces unos, y apenas capaces otros para la viabilidad rodada [...] presentan un malísimo aspecto, conservando muchos de ellos sus antiguos y asquerosos arcos, depósito de toda clase de inmundicias. Las mezquinas, raquíticas y la mayor parte húmedas habitaciones de estos centros de infección son ocupados generalmente por la clase proletaria cuyos hijos nacen y vegetan con falta de luz y de aire, en medio de miasmas corrompidos y de ahí el esceso de mortalidad en los primeros años y la falta de robustez en los que sobreviven» (vegeu GARRIGA, punt 15: «Observaciones acerca el estado actual del interior», de l'apartat 14è: «Reforma proyectada», dins *Memoria [...] Plano de Barcelona* [annex 3]).

major part i que l'eixample havia de permetre de desplaçar per disposar dels grans solars que ocupaven.⁹ En conseqüència Garriga mantenia els dos eixos rectes del seu avantprojecte de 1857-1858 que travessaven aquells dos sectors de la ciutat, però que entraven en competència amb els que havia definit Cerdà.

Però la proposta de Garriga era molt més complexa que tot això. Si deixem de banda les alineacions de carrers petits, veurem que definia una sèrie de creus formades per parells de carrers perpendiculars que superposades formaven una malla. Els punts d'intersecció definits per aquestes creus eren llocs centrals de referència de la ciutat, que acabava d'estructurar amb la introducció de diagonals entre alguns d'aquests punts. Si veiem amb quin ordre i amb quines amplades defineix els nous eixos ens adonem de la presència d'aquest esquema conceptual o, si és vol, metodològic.

El primer parell d'eixos és el més important. Està format pel que uneix el pla de Palau amb el futur carrer de Llúria, té catorze metres d'amplada i s'encreua amb un eix que travessa tota la ciutat de llevant a ponent, que té onze metres d'amplada. El punt d'encreuament és el mercat de Santa Caterina, que així s'erigeix en un dels nodes de la ciutat. L'eix transversal és el mateix que el definit per Cerdà, però només en el sector oriental, ja que a partir de la plaça Nova i cap a ponent es desdobra, de manera que, en lloc d'esventrar illes, eixampla els carrers existents en aquesta part més central de la ciutat, fins que es tornen a trobar a la plaça del Padró, que es vol convertir en un altre focus de nova centralitat –presidit per una estàtua de santa Eulàlia–, on es preveu un mercat, i se la travessa amb un altre eix que s'encreua amb l'anterior. Un nou carrer paral·lel a la Rambla que surt del port a les hortes de Sant Beltran i arriba fins a l'eixample (empalmant amb el futur carrer de Casanoves) també travessa la plaça del Padró i fa parella amb la prolongació de l'eix Unió-Ferran-Princesa. La seva amplada excepcional de setze metres es deu, sens dubte, al caràcter de la plaça de Sant Beltran, que n'és l'origen i que conté en aquest projecte l'estació central dels ferrocarrils a més de la duana. Un altre d'absolutament recte és la prolongació de l'actual de Girona (deu metres d'amplada), que s'encreua amb la plaça de Sant Pere, amb el que comunica el passeig de Sant Joan amb la plaça del Bonsuccés a base de rectificar el carrer Comtal.

D'entre els eixos de caràcter general que només són esventraments parcials, destaca el que travessa el Raval, aprofitant en la seva part baixa carrers existents, i que s'eixampla a setze metres i mig quan travessa els terrenys de l'Hospital, la Universitat i la Casa de la Misericòrdia per anar a parar, enfront de la nova universitat, al bulevard. La seva parella és l'eix que uneix la rambla dels Estudis

9. «Esto no obstante, aquella parte más moderna de la población está plagada de estrechas y tortuosas calles, y presenta el repugnante contraste de vastos edificios con desahogadas habitaciones y espaciosos huertos ocupados por reducido número de personas, rodeados de humildes casuchos donde vegeta un inmenso pueblo apiñado, falto de aire suficiente para respirar, sin una plaza mercado, parque, sitio de recreo ni desahogo de clase alguna.» GARRIGA, punt 23: «Circunstancias especiales de los distritos 3 y 4º», de l'apartat 14è: «Reforma proyectada», dins *Memoria [...] Plano de Barcelona* (annex 3).

amb el boulevard de l'Oest, de catorze metres d'amplada, i que correspon al que després seria el carrer de Pintor Fortuny. Per fi, en aquest mateix nivell hi ha la connexió de la plaça de Sant Sebastià amb el boulevard seguint la traça sinusoidal dels carrers que va empalmar i que coincideix en molts trams amb la Via Laietana de Cerdà, i que s'encreua a la plaça de Traguiners amb la seva parella que va des de les hortes de Sant Beltran fins al mercat del Born.¹⁰

N'hi ha també un altre que comunica el port amb l'eixample seguint el carrer d'Avinyó i Banys Nous, que té un paper similar al que hem considerat succedani de la Via Laietana, tangent per l'altre costat a la ciutat romana, i que coincideix amb l'eix de l'evident simetria que conforma la ciutat en el sentit mar-muntanya. La configuració és absolutament simètrica si fem abstracció de la prolongació del carrer Girona, que serveix per rectificar la punxa que fa la ciutat per aquell costat. L'últim eix que hem comentat és simètric a la Rambla, i com aquella, irregular. El del pla de Palau ho és del que surt de la plaça de Sant Beltran i són els dos únics geomètrics i rectes que empalmen centres de moviment (pla de Palau, i nova duana i estació central, l'altre) amb carrers de l'eixample. El que va a parar a la Universitat, que l'interromp, és simètric al de la plaça de Sant Sebastià, que tampoc té una continuïtat exacta amb Pau Claris. Però la concessió més evident a la simetria és donada pels dos eixos amples, que connecten d'una banda amb la catedral, i de l'altra l'església de Sant Agustí Nou amb la plaça d'Isabel II, de manera que aquest darrer, «al paso que acorta la distancia entre esta [es refereix a la plaça d'Isabel II] y el parque proyectado en la plaza del Buensuceso satisface la regularidad y paralelismo de las avenidas que embellecen la espresada plaza de Isabel 2ª como colateral a la que dirige a nuestra Basílica».¹¹

No tan sols en aquest punt emergent de la ciutat, sinó en totes les altres places del boulevard, s'hi força la simetria respecte a un eix normal a aquell: tant a la plaça de Tallers (avui Universitat) com a la plaça de Sant Antoni com al pla de Palau.¹²

10. Les dues havien de fer deu metres, però en el cas de la paral·lela al carrer que segueix al carrer d'Escudellers i de la Comtessa de Sobradia això no pot ser: «la conveniencia pública ecsije que tenga todo el ancho posible y hubiera sido de desear una latitud de 10 metros, pero á esta justa aspiración se opone el respeto que merecen los cuantiosos intereses creados, que fuera preciso destruir, y el inmenso coste de indemnización y por lo mismo he debido limitarme por lo que concierne á la calle de Escudellers, en consideración a los muchos edificios nuevos que se acaban de levantar, á 5,25 metros que es su actual latitud, y en cuanto al resto de la línea a 7 metros que es la que tiene la calle de la Condesa recientemente abierta y en construcción». GARRIGA, punt 21 de l'apartat 14è: «Reforma proyectada», dins *Memoria* [...] *Plano Barcelona* (annex 3).

11. GARRIGA, punt 41 de l'apartat 14è.

12. Del qual diu: «Es indudable que la mejora más radical y preferible, sería prolongar esta plaza por la parte Norte hasta dejar despejada la fachada lateral del Templo de Sta. Maria, pero por el respeto que merecen los intereses creados he limitado el proyecto de la mejora de este punto poniendo este lado de la Plaza á cordel con la acera Norte de la calle del Consulado y Merced, y proyectando la abertura de una extensa avenida que partiendo del ángulo N.O. de la Casa Lonja se dirige por el interior hasta empalmar con una de las calles del ensanche, y otra que partiendo del N.E. retirando la fachada del Palacio á la línea del frente O. de la Aduana, se dirige a empalmar con la calle de Moncada» (GARRIGA, apartat 14è: «Reforma proyectada», dins *Memoria* [...] *Plano de Barcelona* [annex 3]).

Els casos més espectaculars són, però, els de l'espai davant del Palau Comtal (avui Saló de Lluís Companys), projectat amb una forma d'hipòdrom semblant a la plaça d'Isabel II (i que recull la prolongació de l'actual passeig de Sant Joan fins a la Barceloneta, a més dels dos braços del bulevard i de l'eix transversal que ve de la plaça Nova); i sobretot, el conjunt de tres places de les Drassanes, de Sant Beltran i de la Pau. En tots aquests casos s'especifiquen els monuments i equípaments públics que caldria col·locar-hi. A les altres places del bulevard, de menor importància, també es tendeix a la simetria si bé amb menys conseqüència quan, per alguna raó, aquella queda compromesa. És el cas de la plaça de Sant Sebastià, o altres que es col·loquen al final d'alguns eixos previstos de segon ordre.

La lògica de definir parells d'eixos en creu fins a formar una malla es torna a repetir a escala de barri, amb eixos que no surten ja al bulevard de circumval·lació i que tenen com a objectiu de posar en relleu algun monument —com la catedral, el Pi, Santa Maria— o alguna plaça destinada a mercat o jardí públic —com el Pedró, el parc del Bonsuccés o altres de menors.

El resultat general és el d'una malla molt diferenciada d'eixos rectes o «trencats», de diferent grau jeràrquic segons els punts que uneixen —del passeig de circumval·lació perimètric o de l'interior. Es tracta d'una malla bàsicament rectangular amb alguns segments diagonals simètrics que, a la manera de la romana Piazza del Popolo, serveixen per reforçar algun d'aquells punts.

Les diagonals apareixen en dos llocs ben significatius. El primer —ja ho hem subratllat—, per ressituat la parròquia de Sant Agustí Nou des de la plaça d'Isabel II i fer-li fer així un paper simètric respecte de la catedral. No ha d'estranyar que, posat l'importantíssim paper d'aquella plaça, Garriga n'expliciti la simetria. L'altre lloc on apareixen una profusió de petites diagonals és el front de llevant de la ciutat, i tenien la funció de potenciar el passeig de Sant Joan, que només era accessible des dels extrems i, recentment, també des del nou carrer de la Princesa, que hi arribava esbiaixat. Garriga pretenia sublimar la intersecció d'aquest carrer amb el passeig a base de fer-n'hi arrencar un d'especularment simètric i d'altres des de les fonts que segmentaven el passeig. D'aquesta manera, el front de la ciutat que mirava a la Ciutadella es convertiria en una façana principal mentre s'esperava la possibilitat de creixement cap a llevant quan caigués la fortalesa. Res d'això es preveia al bulevard de ponent de la ciutat, on només es localitzen simples places d'embocadura de carrers i l'estació central a les hortes de Sant Beltran.

El projecte de millores i alineacions de Garriga deixava pocs barris sense afectar, fins a l'extrem que la majoria de carrers de l'exemple que topaven amb la ciutat vella atenyien una continuïtat més o menys directa. A pesar d'això, tothom a l'època el va preferir al de Cerdà perquè l'experiència havia demostrat que calia un plànol general que no separés els grans eixos de reforma de les alineacions de carrers menors que hi aflueixen si es volia superar la descoordinació del sistema de plànols parcials emprats fins aleshores,¹³ defecte en el qual queien els eixos de

13. En la introducció a la memòria descriptiva, Garriga ens explica que el sistema de plànols parcials de carrer «daban por resultado disposiciones encontradas y sin conexión entre si, germen de

reforma i les rondes de Cerdà, en no preveure les amplades dels carrers que creuaven i segar-ne les sortides per manca d'enllaç de les rasants. El diacronisme entre les operacions de reforma i d'alineació hi era semblant al que havia provocat fins aleshores la manca de plànol.

Garriga, que estava obligat a definir totes les alineacions sense excepció,¹⁴ s'hauria pogut limitar a harmonitzar les alineacions dels carrers comuns amb els eixos previstos per Cerdà, però no ho féu així, convençut com estava que el plànol era modificable, i per compensar el valor dels terrenys de propietat particular que passaven a ser públics amb el valor dels públics que es privatitzaven, per exigència de la Diputació, cosa que aconseguia globalment en incloure els terrenys de les muralles, de propietat pública. És en aquesta compensació entre els costos del creixement i els de la reforma que cal anar a buscar la diferència principal entre el projecte de Cerdà i el de l'Ajuntament.

Es pot al·legar que els trencaments d'illes en el cas dels eixos del pla de Palau i de la plaça de Sant Beltran eren tan importants com els dels dos paral·lels de Cerdà, però els de Garriga oferien opcions alternatives en carrers que, com a màxim, trenquen només una o dues illes privades cada un. El major realisme del seu projecte derivava de preveure eixos més estrets i del fet que els eixamplaments eren factibles progressivament a mesura que el procés de substitució de cases anés endavant.

Ara bé, el gran avantatge dels eixos de Garriga –i aquest havia de ser per força molt evident per als barcelonins de l'època– és que passaven pels barris més barats, que es revalorarien –tal com insistia Garriga– en integrar-se en el centre urbà, just en el moment en què els seus habitants podien real·lotjar-se a l'eixample. Als sectors més cars, i més centrals, el canvi era menys radical i procurava que en haver-se de retirar, les parcel·les fossin edificables amb cases tipificables, sense costoses reparcel·lacions.

En conclusió, el traçat de l'arquitecte es podia considerar menys voluntarista, i si bé multiplicava els nuclis de nova centralitat, deixava els antics amb els seus valors de localització intactes, mentre que la proposta de l'enginyer implicava un canvi que podia ensorrar el valor dels llocs centrals existents.

12.2. L'EPISODI DELS BULEVARDS

El model de creixement i el caràcter de la futura ciutat depenien, com ja hem vist reiteradament, de la seva transició en el temps i en l'espai, que es concretaria en la formalització i destinació dels terrenys de les antigues muralles. Això es féu

muchos conflictos, y que no podían remediar el mal que deseaban evitar». Vegeu GARRIGA, «Introducción», dins *Memoria [...] Plano de Barcelona*, apartat segon (annex 3).

14. Per superar un vici de les ordenances del 1856, que obligaven a retirar indiscriminadament totes les noves construccions fins a aconseguir ampliar els carrers quatre o sis pams perquè «ésta no deja de ofrecer mil inconvenientes con referencia a la propiedad cuando el predio tiene poco fondo, que es lo más común en nuestras manzanas en que tan apiñada y dividida se halla la propiedad», aquest sistema «conserva las antiguas sinuosidades y lejos de corregir sus defectos añade nuevos recodos a los ya existentes».

evident en la contraposició del sistema d'«eixamples» espanyol i el de bulevards, que, anys després de l'episodi que ara comentarem, l'enginyer de camins i autor de l'eixample de Bilbao, Pablo Alzola, explicava en els següents termes:

Las ciudades francesas se han embellecido gracias al sistema inverso de apertura de «bulevares» interiores por medio de derribos importantes en los barrios antiguos con la expropiación de zonas colindantes, principio beneficioso que no se había introducido en nuestra legislación de enajenación forzosa en el reinado de Isabel II. En cambio aventajamos a los países extranjeros, y especialmente a Francia, en el mecanismo de ensanches, que desconocen casi en absoluto –salvo en los terrenos procedentes del dominio público– pudiendo ostentar la magnífica urbanización de Barcelona como verdadero modelo para crear nuevas poblaciones [...] ¹⁵

Aquesta contraposició dels dos models de transformació urbana, feta per un home que es confessava seguidor de Cerdà i que era de la generació immediatament posterior, és la que fins aquí hem intentat descriure i té una de les seves expressions més clares en el que es pot anomenar l'episodi dels bulevards, a Barcelona, en el qual Garriga contraposà a les rondes previstes en el Pla Cerdà un projecte de bulevards de circumval·lació de caràcter molt més monumental.

Si les rondes del Pla Cerdà eren poc més amples que la resta de carrers de l'eixample, els bulevards havien de ser-ho molt més, i si aquelles eren segments rectes que s'articulaven a través de simples encreuaments, aquests havien de tenir una continuïtat més explícita entre les diverses parts que en fessin un element unitari, un passeig excepcionalment corb amb grans places que, substituint les antigues portes, articulessin la nova ciutat amb la vella. El passeig dels bulevards substituïria el de sobre les muralles tot mantenint la funció de l'antiga ronda de la ciutat antiga, com a circumval·lació viària i enllaç dels diferents camins i carreteres d'accés.

L'opció dels bulevards era la que es podia esperar a la vista de l'exemple de les grans capitals com París, o Viena, que precisament en aquell moment estava iniciant la construcció del seu Ring. D'altra banda, l'exemple d'Edimburg és citat explícitament per Garriga per assenyalar l'encert arqueològic de marcar el límit entre la ciutat vella i la nova. Igual que en aquelles ciutats, a Barcelona la propietat pública dels terrenys corresponents a l'antic sistema defensiu permetia preveure'n una destinació prioritàriament pública.

Un passeig monumental ajudaria a revalorar els barris perifèrics de la ciutat antiga per mantenir-ne, en certa mesura, el valor enfront de l'eixample, cosa que és tant com dir que el bulevard permetria de fer realitat la reforma de la ciutat antiga, motiu pel qual Garriga l'havia inclòs com a part fonamental del seu projecte de reforma. Tanmateix el projecte de bulevard de Garriga es constituí en un expe-

15. Pablo Alzola fou director general d'Obres Públiques i cap del Cos de Camins. Vegeu Pablo ALZOLA, *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, CICCIP, 1979.

dient independent del Pla de Reforma simultàniament a la seva aparició. Efectivament, el Pla de Reforma està signat el primer de març de 1861 i només quinze dies després (el 16 de març) la Comissió d'Eixample proposà una modificació del Pla Cerdà consistent en l'erecció d'un bulevard i plaça als afores de l'exporta d'Isabel II. Havien passat només vuit mesos des de l'aprovació definitiva del Pla Cerdà (Reial decret de 8 de juliol de 1860), en els quals l'Ajuntament i l'Estat havien discutit sobre la propietat dels terrenys de les muralles i en els quals s'anaven estudiant els procediments per gestionar el projecte Cerdà.

Garriga presentà el seu pla de bulevards ja separat del general de reforma el 19 d'abril i l'Ajuntament l'aprovà unànimement per acord del 7 de maig. En total no havien passat ni dos mesos entre la proposta de fer el pla i la seva aprovació inicial. Però el que és encara més notable és que no passaren ni vint dies des d'aquesta aprovació i la reial ordre que autoritzà l'Ajuntament a nomenar la Junta destinada a proposar els «medis oportuns per l'expressat eixample», cosa que féu tres dies després, demanant un nou pla de reforma, en considerar el Pla Cerdà com una base general modificable parcialment. Això passava el gener de 1862. Paral·lelament a això i pràcticament en les mateixes dates (18 de juliol de 1861) aparegué la reial ordre que modificava el plànol de l'eixample pel que feia al passeig de Gràcia i la Rambla de Catalunya,¹⁶ la qual cosa s'interpreta com una prova fefaent que el pla de Cerdà era modificable, si més no, parcialment.

L'any 1861 transcorria en provatures per «digerir» el pla aprovat, fer-lo realitzable i modificar-ne parcialment aquells aspectes més difícils de pair per l'Ajuntament de la ciutat, però simultàniament l'Estat continuava el procés d'alienació dels terrenys de les muralles, de manera que alguns propietaris iniciaren la construcció d'edificis com la casa Gibert, que es convertiria en un gran problema per a la construcció de la plaça de Catalunya fins a les acaballes del segle. Un altre problema era el de l'eliminació de l'estació del tren de Martorell i el seu trasllat a l'estació central (l'actual estació de França), que preocupava tant l'Ajuntament com Cerdà, ja que la seva presència impossibilitava l'execució sia de les rondes sia dels bulevards.¹⁷ Per això Garriga presentà una nova traça del sector nord del bulevard —sempre de seixanta metres d'amplada, com el primer— el 2 d'agost de 1861, per tal d'evitar l'afectació de la casa Gibert i de l'estació de Martorell. Aquesta segona versió del traçat incorporava a més un element molt important per a Garriga que era el nou edifici de la Universitat, obra d'Elies Rogent, enfront del qual dibuixava una plaça per solucionar la tangència entre el traçat del bulevard i la Gran Via, sacrificant un nombre considerable de cases de l'extrem del carrer de Tallers. Malgrat això, el resultat havia de complaure molt l'autor ja que d'aquesta

16. Amb aquesta modificació del Pla Cerdà s'aconseguia connectar la Rambla amb la rambla de Catalunya i deixar el passeig de Gràcia amb tota la seva amplada.

17. Vegeu expedient 37 A1 sobre el trasllat de l'estació del tren de Martorell.

manera es donava importància a un punt d'encontre essencial de la seva proposta.¹⁸

L'alienació dels terrenys de les muralles contraposava els projectes de les administracions. L'Estat, com a responsable de l'execució i manteniment de les carreteres generals, ho era de la de Madrid a la Junquera, que en passar per Barcelona seguia el camí de ronda, que el Pla Cerdà desplaçava a la Gran Via entre la Creu Coberta i el Clot. El Paral·lel també s'havia de considerar una carretera d'interès de l'Estat ja que comunicava la general amb el port. Per Cerdà, els fons que procedien de l'alienació dels terrenys d'aquell camí i de les muralles havien de servir, directament o indirecta, per a l'expropiació i execució de la Gran Via i el Paral·lel. Aquest argument era bàsic per a Cerdà, a qui urgia la realització de la Gran Via, que era la directriu sobre la qual podia organitzar el creixement del seu eixample i fer-lo irreversible. Per això les presses per alienar els terrenys de les muralles i la seva defensa de la titularitat estatal en contra del que defensava l'any 1855. L'Ajuntament, que en realitat sempre s'havia cuidat del manteniment d'aquest tram de carretera general, necessitava, en canvi, els ingressos de l'alienació dels terrenys de les muralles per dur a terme la reforma, que era de la seva responsabilitat exclusiva.¹⁹

El camí de Ronda havia de continuar funcionant com a enllaç de carreteres fins a la realització de la Gran Via, que es veia com una cosa a llarg termini, però el pla aprovat en preveia la desaparició junt amb el tram entre la Creu Coberta i la ciutat, interromputs ambdós per les futures illes de realització immediata. Es plantejava, doncs, un problema d'etapes que tornava a enfrontar la lògica de manteniment de les traces del passat i la de la nova variant. Garriga creia que, en interceptar-se el camí de Ronda per la construcció dels terrenys alienats per l'Estat, es produiria un conflicte greu.²⁰ En canvi, per Cerdà la situació transitòria

18. La localització de la Universitat és molt simptomàtica de la manera d'entendre la transformació urbana per part dels diferents protagonistes. Sembla que Cerdà volia situar l'edifici sobre la Gran Via, però en una situació més excèntrica, cap a la plaça de les Glòries. Garriga i Rogent, en canvi, defensaven la situació sobre el bulevard. La solució definitiva es pot considerar una victòria dels arquitectes, que, en aquest cas, tenien el possibilisme a favor per mor de la propietat pública dels terrenys. Estar sobre la Gran Via no deixa de ser, però, una solució de compromís que devia complaure tothom. A més, aquesta localització coincidia amb la visual d'un dels eixos de la reforma de Garriga que travessava el Raval i era tangent a la Gran Via B de Cerdà, solució magistral que acontentava tothom. La participació d'Elies Rogent —que en les seves memòries explicà l'episodi— la devem a l'amabilitat de Pere Hereu i consta en el seu recent llibre sobre la Universitat de Barcelona.

19. Segons el municipi, l'Estat havia de fer la carretera general (Gran Via) però amb altres fons ja que les muralles i el camí de Ronda eren, i històricament havien estat en el cas de la ciutat de Barcelona, propietat i responsabilitat de la ciutat encara que en els temps més moderns exercís aquesta responsabilitat de manera substitutiva.

20. Per Garriga «[...] quedaría obstruida la comunicación que sirve de enlace de las carreteras de Madrid, Francia, Vich, Sarria, etc, etc, siendo preciso convertir en carretera general las calles del interior de la Ciudad en detrimento del tránsito y circulación de sus moradores afectando la seguridad del público y no sin mengua del lustre y decoro de esta población y de su policia urbana». Cerdà responia negant aquest conflicte: «En el plano cuyas líneas se han seguido para el deslinde de las manzanas de los terrenos del Estado, no se hace más que sustituir al camino actual de Ronda, otros caminos, o calles que con ser tales han de tener mucha mayor holgura y mucho mejores condiciones

estava contemplada en les disposicions que el governador havia publicat el 15 de juliol de 1860 un cop decretat l'eixample, segons les quals només «después de haber hecho la esplanación, alcantarillado y el pavimento de las calles, podrá procederse a la edificación de las casas y manzanas», i, en conseqüència, no es podia donar el cas de quedar interromput el servei que donava el camí ja que s'aniria substituint pels nous trams de carrer.

Cerdà, que qualificava de lamentable l'error de Garriga, considerava injustificades les reclamacions del municipi i l'acusava d'entorpir la realització de l'eixample. Garriga replicà ofès –«se hacen apreciaciones y se sacan conclusiones que me es preciso refutar»– i precisant que les disposicions del governador eren, en realitat, inaplicables perquè significaven que el primer propietari que volgués construir hauria d'urbanitzar la totalitat de les noves rondes, prèviament a l'obstrucció de l'antic camí, atès que les rondes havien de ser obertes, esplanades i pavimentades pels privats.²¹ Si l'obertura de les noves rondes la fes l'Ajuntament, quedaria resolt el problema, però aleshores es faria càrrec de totes les despeses, mentre l'Estat es quedaria amb els beneficis. Però per Garriga no es tractava només d'una qüestió transitòria: es tractava, un cop més, de la forma final de l'articulació entre la ciutat vella i la nova. En definitiva, de ressituar el paper de la ciutat vella en la nova realitat urbana.

El gener de 1862, l'Ajuntament demanà oficialment el bulevard al Govern segons el projecte de Garriga (l'arquitecte provincial Francesc Daniel Molina va entretenir l'expedient un mes i mig abans de passar-lo a Madrid), i per fi el 15 d'agost del mateix any la reina emeté la reial ordre que l'autoritzava, però amb l'amplada de quaranta-cinc metres i deixant que l'Ajuntament triés els tècnics que li semblés millor.²² Garriga –aquest cop en col·laboració amb Fontserè– presentà un nou projecte en menys d'un mes, el 15 de novembre de 1862.

Garriga semblava haver guanyat una batalla, però Cerdà aconseguí, a través de la Direcció General de Propietats de Drets de l'Estat, que a la pràctica no s'aturessin les alienacions de terreny. Cada nou propietari era un aliat contra l'Ajuntament, i en les eleccions municipals d'aquell any 1862 alguns entrarien amb Cerdà al nou consistori, en el qual, si bé no disposarien de majoria, sí que

de viabilidad que el camino de ronda reemplazado por ellas.» A més, el pla també preveia «[...] una nueva ronda o boulevard de treinta metros, y ha de abrir además la gran vía que prestará el servicio de carretera general que ahora tan mal, y de tan mala manera presta el menguado camino que ronda con gravísimo daño del tránsito público».

21. «[...] aun en el caso de que se cumpliera esta disposición, que no se cumple, no por esto dejaría de imposibilitarse la viabilidad rodada el día que enajenados los solares del camino de ronda se edificase uno de ellos, a no ser que quiera suponerse que el primer propietario que construya sobre el mismo viene obligado a hacer la esplanación y pavimento de toda la vía que lo supe, o a lo menos de un larguísimo trecho, cuando cumpliría con la disposición citada haciendo la esplanación, alcantarillado y pavimento del trozo de calle de frente la fachada [...]»

22. Això va ser possible gràcies a la intervenció de Pascual Madoz i del president del Govern, duc de Tetuan, que van donar suport obertament a la petició de l'Ajuntament. Hi ha una correspondència que així ho demostra. Vegeu caixa 7 GR.

podrien imprimir una nova dinàmica favorable als seus interessos. A partir d'aquest moment l'enfrontament entre ambdós es féu evident i públic.

Arribats aquí, potser és el moment de preguntar-nos si la diferència entre el traçat de les rondes de Cerdà i el dels bulevards proposats per Garriga era tan gran per justificar un enfrontament tan apassionat, si deixem de banda les motivacions econòmiques, d'oportunitat, o simplement especulatives que es barrejaren en la discussió per mirar d'esbrinar el fons de la qüestió «facultativa».

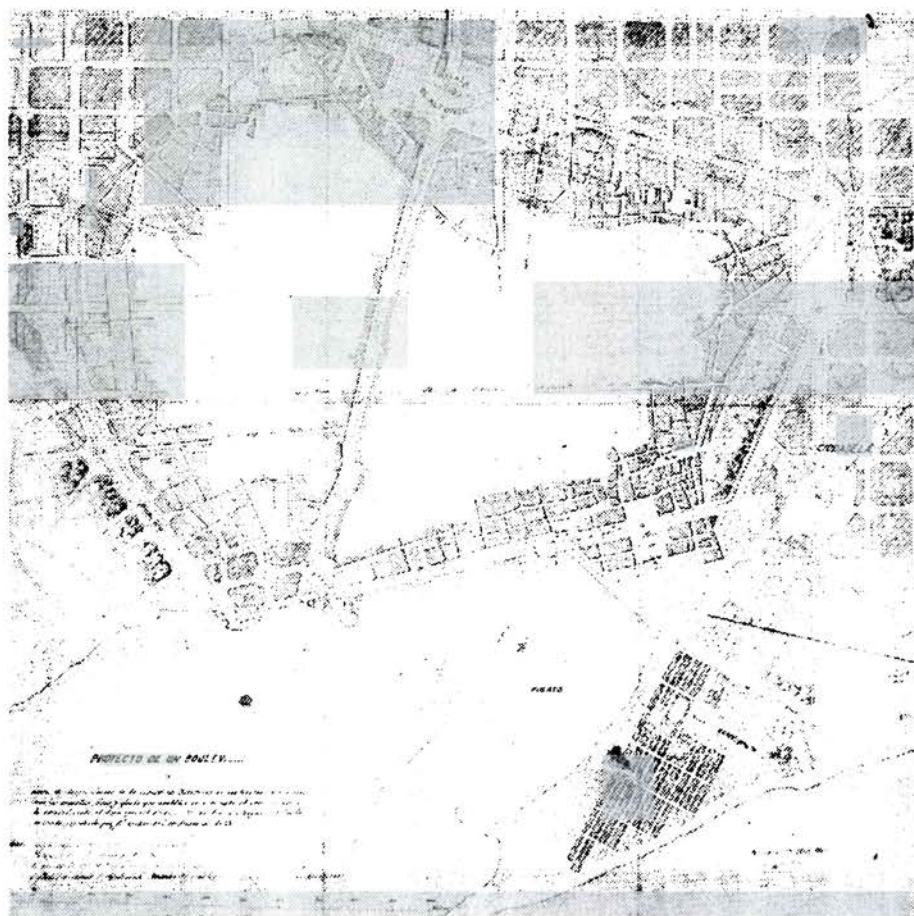


FIGURA 37. M. Garriga i Roca, «Proyecto de un Boulevard», 19 d'abril de 1861. Escala 1/5.000. Tinta color sobre tela, 30 × 60 cm. IMH, caixa Garriga núm. 7.

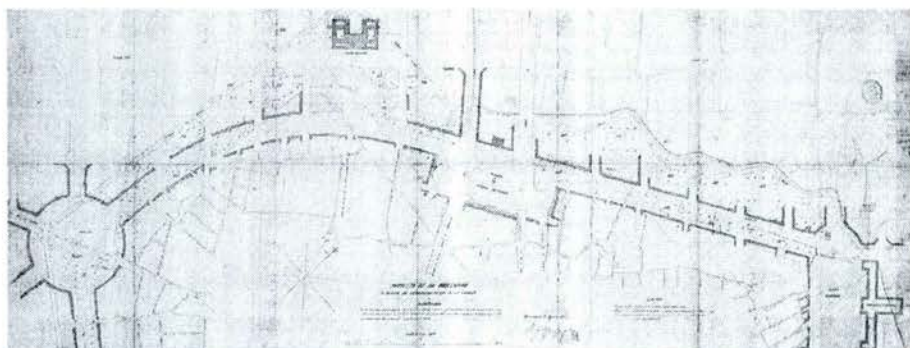


FIGURA 38. M. Garriga i Roca, «Proyecto de un Boulevard o paseo de Circunvalación de la ciudad de Barcelona en los terrenos que ocuparon las murallas, fosos y glacis que modifica en este corto recinto, sin alterarlo esencialmente, el plano general del ensanche del ilustrado ingeniero D. Ildefonso Cerdà. Aprobado por R.O. de 7-6-1859», 2 d'agost de 1861. Tinta color sobre tela, 125 × 60 cm. Escala 1/2.000. IMH, caixa Garriga-Fontserè núm. 8.

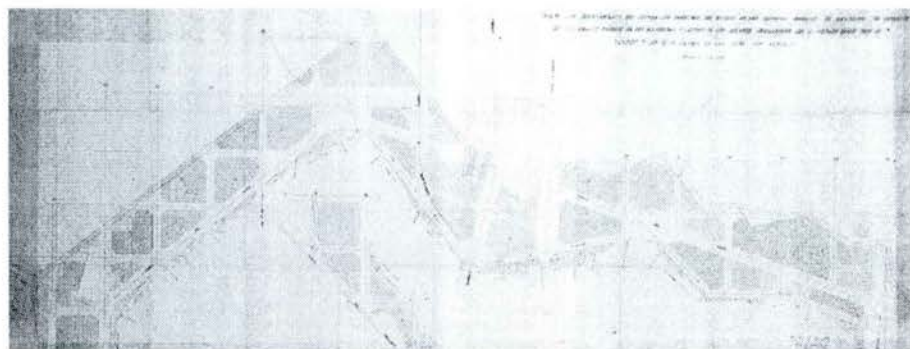


FIGURA 39. I. Cerdà, J. M. Jordan, M. Garriga i Roca, «Plano del asentamiento que ocuparon los terrenos del Estado en las derruidas murallas de Barcelona con expresión de las calles, número de las manzanas y letras de los solares indicándose lo vendido y lo que está por vender», 22 de juliol de 1865. Tres tints sobre tela, 23P × 90 cm. Escala 1/250. PC 110 PA-38.

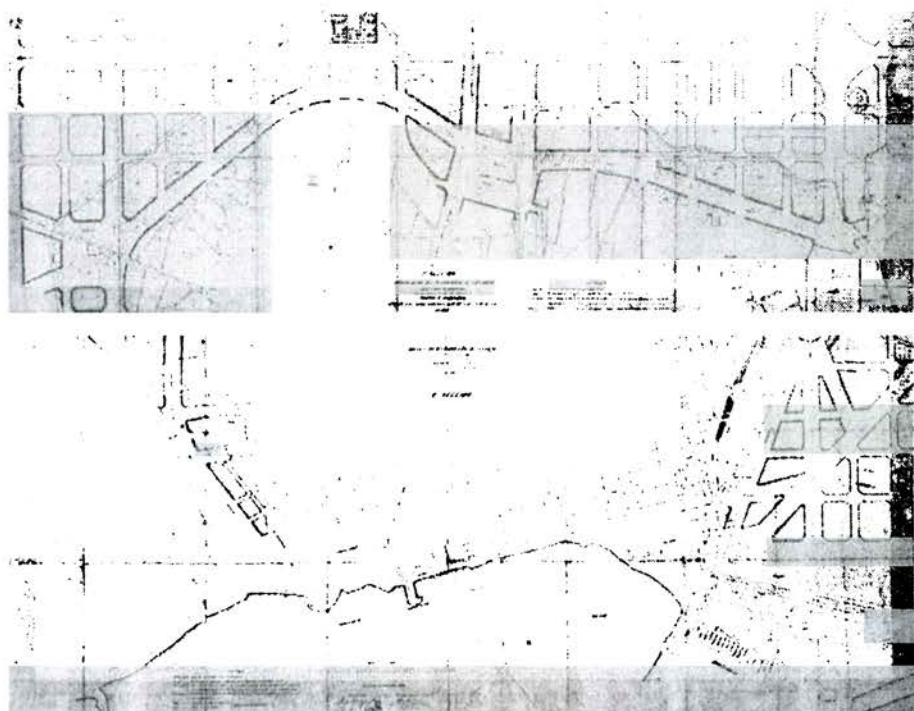
De fet les diferències bàsiques de disseny es poden resumir en tres: l'amplada del carrer, la seva localització més o menys propera a les cases de la ciutat i els enllaços amb els carrers existents i previstos, a més del «caràcter» arquitectònic de les dues propostes.

Pel que fa a l'amplada, la ronda prevista per Cerdà era de trenta metres, el boulevard proposat per Garriga era de seixanta metres, encara que després es reduís a quaranta-cinc metres per decisió del Govern. Trenta metres era una mesura absolutament excepcional a Barcelona i rara al pla d'eixample, cosa que indica que

Cerdà considerava aquest carrer un cas molt especial. Era pràcticament l'únic que tenia assignada una amplada intermèdia entre els grans eixos i els carrers normals. D'altra banda, ja hem vist que en la discussió de les bases de l'eixample, la mida de seixanta metres o més es reservava sempre a la categoria de passeigs. Però la idea de fer un passeig era absurda per als arquitectes Artigues i Serrallach –defensors decidits de l'opció Cerdà–, segons un informe molt tardà (22 de desembre de 1865), perquè

El *boulevard* de circunvalación tomado en el puerto, admitirá como es natural toda clase de vehículos cargados con los elementos que han de servir a la industria, y solo una ofuscación puede hacer que se hermanen las necesidades de un paseo con las molestias y mal aspecto de los carros de transporte.

[...] Ahora bien, [...] ¿Han creído acaso sus autores que a la Rambla se le puede llamar paseo? No les queremos suponer tan obcecados en su idea, que no reconozcan que una calle por mucha que sea su anchura no sirve mas que para calle, y nunca pudo servir para paseo ni por su forma ni por sus cualidades.



FIGURES 40 i 41. J. Fontserè i M. Garriga i Roca, «Modificación del plano del ensanche de la ciudad de Barcelona con el proyecto de un Paseo o Boulevard de Circunvalación arreglado a las bases prescritas en la R.O. de 15-9-1862», 10 de noviembre de 1862. Tinta color sobre tela. Escala 1/1.000. Primera secció: 120 × 60 cm; segona secció: 140 × 70 cm. IMH caixa Garriga-Fontserè núm. 8.

Per Cerdà i els seus defensors, les rondes estaven al servei de la connexió entre el port i l'eixample, i haurien de suportar un trànsit industrial. Garriga, que no podia deixar de reconèixer aquell aspecte, ja havia intentat solucionar la contradicció que se li presentava de manera poc convincent i fràgil en el seu avantprojecte de bulevard, on havia previst un nivell soterrat, perquè els vehicles industrials no interferissin amb el passeig representatiu, que no arribà a solucionar i només anuncià com una possibilitat en la primera redacció de l'any 1861, però que desaparegué de les versions posteriors per evidents dificultats.²³ Les successives versions només contemplaven canvis al bulevard central entre el Paral·lel i el Portal Nou, que, en ser l'únic tram que s'havia de monumentalitzar, permetien fer passar les connexions amb el port pels altres trams.

Cerdà, en un informe del 24 de desembre de 1862, aportà com a argument «facultatiu» a favor d'una amplada menor el de la separació social que produiria una gran amplada entre la ciutat i els nous barris de l'eixample.²⁴ L'arquitecte Francesc Daniel Molina recollí l'argument immediatament –tres dies després i amb el Nadal pel mig– i en una ampliació d'aquell informe analitzava les diferents «rondes» històriques de Barcelona per lloar la continuïtat entre la ciutat romana i la medieval, i en canvi criticar la solució de la Rambla, que separava el Raval de la ciutat per la seva amplada i forma. Serrallach i Artigues reprengueren l'argument en els mateixos termes i l'ampliaren en considerar la desproporció entre la gran amplada del bulevard i els raquítics carrers de la ciutat antiga que hi tindrien sortida, per concloure que «En las poblaciones como en todo lo demás deben unas partes guardar relación con otras y los contrastes demasiado violentos caen en ridículo».

Aquest era, però, un argument manllevat de Garriga, que precisament pretenia constituir un nexa d'unió entre les dues ciutats amb tota la varietat d'espais, places i equipaments del bulevard, que considerava l'única garantia de la reforma

23. Cal suposar que per les mateixes dificultats Cerdà no tornà a parlar dels encreuaments a diferent nivell en els encreuaments de l'eixample: les rampes d'enllaç serien en realitat excessives i cares. La descripció del pas subterrani és la següent: «Tampoco sería difícil la construcción de un paso subterráneo por la calle de árboles central, viable para carros, que recibiría ventilación y luz por los canapés establecidos al costado de los árboles, y partiendo del mar en el puerto de S. Beltran, daría la vuelta a la actual Ciudad hasta llegar otra vez al puerto, camino que prestaría un inapreciable servicio para la traslación de mercancías y bultos de toda clase sin incomodidad del público que no sería molestado por el polvo y por la vista de transportes asquerosos, ni encontraría obstruida a cada paso la vía pública, evitándose las desgracias que tenemos que lamentar con harta frecuencia.»

24. És el que segueix: «La anchura de una calle que circunscribe una población antigua a que se concede más dilatado espacio donde crecer y desarrollarse, resuelve el problema social práctico de suma trascendencia, sobre si las nuevas barriadas han de estar unidas al núcleo primitivo de población formando con el un solo conjunto, ó, si han de estar separadas constituyendo una ciudad divorciada de su matriz [...]. No diré ni una palabra más acerca de la parte facultativa, ora porque las indicaciones que acabo de hacer son de grandísima fuerza para cuantos detenidamente la mediten y ora también por que la malignidad procuraría achacar al amor propio las observaciones que solo el amor a la prosperidad de Barcelona podría sugerirme. Por otra parte, asunto es este que de sujetarse a continuados procedimientos analíticos, podría en su último resumen presentarnos algún residuo, que era preferible quede oculto en el fondo.»

de l'antiga, que sense ell quedaria ofegada per l'eixample.²⁵ Per això criticava les rondes de Cerdà, que no s'obrien a la ciutat vella i fins i tot cegaven alguns carrers per l'excessiva proximitat del traçat.²⁶ Si, en canvi, es volien connectar, s'havia de buscar un marge d'espai més gran per dignificar-los i acordar-ne les rasants abans d'arribar a l'avinguda perimètrica. A més, calia fer places que articulessin aquesta arribada amb la dels carrers de l'eixample de forma menys casual. L'opció de Garriga devia ser més popular si es té present la situació d'aquells carrers extrems de la ciutat que no eren accessos a portes i que en representaven la perifèria més pobra. Les condicions no van canviar gaire un cop enderrocades les muralles perquè es van tapiar per mantenir el recinte de la ciutat controlable a l'efecte de fiscalitat. Un cert marge de separació entre el bulevard i la ciutat permetia de corregir la traça d'aquells carrerons i controlar-ne l'encontre amb aquell passeig.

A la primera versió del traçat, Garriga situà el passeig de manera que dividís els terrenys de les muralles en dues franges suficientment amples per edificar-hi amb una fondària convenient. D'aquesta manera es donava valor als terrenys dels dos costats del passeig i es podia preveure unes edificacions a l'alçada de les circumstàncies. El traçat de les rondes de Cerdà era en canvi molt proper a les cases de la ciutat vella, de manera que, en molts llocs, no permetia edificar nous edificis sense enderrocar i modificar l'estructura parcel·lària de les últimes cases de la ciutat antiga. Garriga, que també participava de la fe en la capacitat de reestructuració de la ciutat vella, abandonà l'objectiu de deixar solars adequats a ambdós costats del bulevard en les versions posteriors de la secció nord entre la porta de Sant Antoni i el Portal Nou.

Si la primera proposta de Garriga semblava la lògica en el context de l'època, tal com hem comentat, la segona ja era de més difícil realització a causa de les afectacions que implicava, i la tercera era un traçat absolutament compromès per les afectacions als nous propietaris dels terrenys alienats. Amb la reducció de l'amplada, el passeig havia adoptat un traçat erràtic que Garriga i Fontserè hagueren de justificar amb arguments poc convincents des d'una òptica neoclàssica.

Halaga en verdad las ilusiones del bello ideal, una perspectiva de paseo de tendida visualidad; pero aunque la falta de este aparezca sensible en el dibujo, nadie desconoce que en la práctica apenas se notaría, y quizá muchos preferirían

25. Així ho defensava quan deia: «[El bulevard] es un gran recurso bajo el concepto de la indispensable salubridad de ambas zonas del caserío, en especial del antiguo, que se halla falto en gran manera de desahogos, jardines, parques, paseos, calles anchas y casas espaciosas.» Vegeu la memòria del projecte de l'any 1862, caixa 7 GR i annex 4.

26. «[...] Como sucede con la larga extensión que recorre por el Oeste y igualmente en la extensa calle de Tallers (unos 400 metros longitud) no se ha abierto comunicación alguna intermedia y en otros se cierra la comunicación como acaece con las de Molas y Estruch quedando de consiguiente de peor condición que antes del derribo de las murallas.» A més, el bulevard era necessari segons l'autor perquè «[...] no pudiendo prescindirse de dar salida recta a todas las calles he debido ocuparme de las afueras en el radio que comprende el camino de ronda a fin de enlazarlas debidamente con el ensanche proyectado [el de Cerdà].»

la variedad de contrastes resultantes de los sucesivos trayectos que concurren a formar paseo de circunvalación, dando la vuelta a la Ciudad [...]

La memòria del projecte de 1862 (el de quaranta-cinc metres d'amplada) palesa que Garriga, amb l'ajuda de Fontserè, havia descobert que els peus forçats no tenien per què degradar l'ideal de bellesa, que quedaria implícit, com una voluntat de projecte que cal enriquir, en el procés d'elaboració; deformar-se fins a crear un altre ideal que potser «muchos preferirían». L'arquitecte, que ja havia comprovat la tragèdia de ser fidel a les normes clàssiques i alhora a les exigències topogràfiques en projectes anteriors, feia el salt cap a un enunciat nou de l'ideal de bellesa que podríem qualificar de postromàntic i que Bruno Foucart anomena «neogrec».²⁷ En projectes anteriors, com el de la carretera de Vic o l'avantprojecte d'exemple de Barcelona, els traçats havien seguit una rígida simetria trencada només pels condicionaments topogràfics, on l'ideal «romà» de magnificència anava deixant pas, malgrat els esforços de l'arquitecte, a un panorama de retalls simètrics fins a assolir un ideal «neogrec» més pintoresquista que incorporava les ensenyances de l'arquitectura grega coneguda de primera.

Era l'ideal que l'acadèmic francès M. Beulé, en un article a la *Revue Générale de l'Architecture*, expressava quan elogiava l'harmonia de les ciutats gregues antigues enfront de la simetria dels moderns.²⁸ Ja no es tractava de les simetries parcials de Blondel o de Patte per posar ordre en el laberint de la ciutat medieval, sinó d'iniciar el camí cap a l'art cívic, reconstruint els efectes d'aquella ciutat sense renunciar a les exigències de la nova. No és estrany que s'iniciés el camí que durà a Sitte precisament en el traçat d'un bulevard coetani al Ring de Viena, amb el qual compartia la progressiva erosió de la magnificència inicial. Els models no serien ja els traçats de les grans capitals continentals com París, sinó els d'una ciutat més plebea, com Londres, i en particular el Regent's Street de Dance, el jove que la memòria cita:

De este modo sus aceras sobre planta curvilínea, a la par que romperían la monótona uniformidad de la recta, harían un bonito juego de ilusión; efecto que más de una vez nos ha embelesado en calles de la misma sorprendente

27. Vegeu l'article de Bruno FOUCAULT «La modernité des neo-grecs» dins el catàleg de l'exposició *Paris-Roma-Athenes. Le voyage en Grèce des Architectes français aux XIXe et XXe siècles*, París, 1982 (comissaris: Marie-Christine Helman, Philippe Fraisse): «L'expression de néo-grec a défini en partie le changement architectural des années 1830-1850, incarné dans la bande des quatre, les Labrousse, Vaudoyer, Duc et Duban. Elle est significative du rôle joué par la Grèce que l'on oppose au classicisme, au romain et au vitruvien, à la mise en forme des siècles postérieurs, à la leçon académique.»

28. Segons Beulé, a la ciutat antiga «Tout était placé, groupé au hasard avec une certaine irrégularité que l'art ne redoutait point... C'est la différence profonde du goût ancien et du goût moderne; dans nos places, dans nos elevations, dans nos dispositions, nous voulons la symétrie, les anciens cherchaient l'harmonie. La symétrie établit partout l'équilibre, la régularité. L'harmonie au contraire ne force ni les terrains ni les niveaux; elle accepte les obstacles, elle en profite, elle aime les caprices du hasard, naît des oppositions et parfois des discordances: c'est un sentiment». Vegeu «Cours d'archéologie de M. Beulé», *Revue Générale de l'Architecture...*, 1856, París, p. 235.

forma, por ejemplo, la del Regente [Regent's Street] en Londres, que tiene la doble ventaja de hacer suave el punto de unión, y de presentar un desarrollo cómodo y hermoso, cual conviene a un gran paseo.

La recta s'havia convertit en monòtona, el joc d'il·lusió era bonic, l'efecte sorpresa era positiu i l'aparença substituïa la veritat reivindicada encara per Reynaud com a base de la bellesa. Tot això havia de passar davant del nou edifici de la Universitat, que era la traducció arquitectònica en el context català dels mateixos nous ideals. L'obra d'Elies Rogent havia trobat així un marc urbà adequat a la seva arquitectura, on la ciutat nova i la vella s'articularien.²⁹

12.3. EL PROJECTE DE GARRIGA DE REFORMA DE LA BARCELONETA. UN MODEL ANALÒGIC

En passar la Barceloneta a la jurisdicció civil (Reial ordre de 9 de desembre de 1858), l'Ajuntament encarregà a Garriga que en fes l'aixecament.³⁰ L'arquitecte el presentà junt amb el de la resta de la ciutat, i hi proposà també les reformes pertinents. Però ja des de l'inici de la difícil tramitació del pla de reformes de tota la ciutat, els propietaris pressionaren l'Ajuntament per aixecar pisos a l'empara de les ordenances de la ciutat, que fins aleshores, en dependre dels militars, no eren d'aplicació al barri. L'arquitecte municipal s'hi oposà basant-se en una clàusula del contracte de venda dels solars que només permetia aixecar un pis més.³¹ Es plantejava la paradoxa d'haver de disposar d'una ordenança específica per a la Barceloneta, fet que contradeïa el seu caràcter de norma de bon govern única per a tota la ciutat. Per aquesta raó el Pla de Reforma i Millora de la Barceloneta de Miquel Garriga i Roca s'hagué de tramitar independentment del general de la ciutat, amb l'objectiu d'accelerar-ne l'aprovació.³²

29. El paràgraf següent de la memòria així ho suggereix: «Otra ventaja resultaría de la unión combinada de los dos referidos tramos de boulevard, a saber, una preciosa visual para la gran fachada de la nueva Universidad, por tres distintos ejes, que serían como irradiaciones de la puerta principal, esto es, el largo tramo de boulevard del O, desde la indicada plaza a la salida de S. Antonio, la avenida del patio de la casa de Caridad y calles de Mendizabal, Guardia y Montserrat, continuadas hasta el puerto, por el interior de la ciudad, y finalmente el tramo opuesto de boulevard desde la Gran Plaza Central.»

30. Vegeu els escrits de Garriga on explica la tramitació del plànol general de Barcelona a les caixes 2, 3 i 5 GR (IMH).

31. Vegeu l'expedient 2230 de l'AA. L'ordenança no era d'aplicació excepte per fixar les alçades de cada planta, que per a la baixa era de tal manera que l'escala que en resultava no cabia dins la planta de les cases de la Barceloneta. A més, la falta de fonaments i la fragilitat de les parets tampoc permetien la remunta.

32. En el context del curs de complements d'urbanisme de l'any 1988 vam tenir ocasió de proposar i dirigir una investigació de l'alumne Enric Serra Batiste sobre aquest tema. El treball que en resultà va ser magnífic, i això ens ha permès, pel que fa als esquemes i dibuixos, i a la descripció dels tràmits, utilitzar-lo. Donem el nostre agraïment a Enric Serra per això.

L'any 1861, l'Ajuntament va autoritzar un augment d'alçada al barri, fins a 14,97 metres (equivalent a PB + 3 + golfes), i, alhora, va legalitzar totes aquelles remunes o noves construccions de major alçada ja consolidades. Aquesta resolució, amb informe favorable de l'enginyer provincial, es fonamentava en el greuge comparatiu respecte als propietaris del nucli antic de la ciutat, però rebé l'informe desfavorable de l'arquitecte provincial Francesc Daniel Molina, que va remetre una queixa a Madrid. Per Molina s'havia d'enderrocar tot el barri i substituir-lo per un de nou ja que les cases no hi complien els estàndards desitjables en el segle XIX que definia l'ordenança de l'eixample.

La Junta Consultiva de Policía y Edificios Públicos no sols se sumà a l'oposició de l'arquitecte provincial i del governador, sinó que exigí l'ensorrament de tot el barri i la seva nova construcció sobre «bases racionals», argumentant-ho amb criteris higiènics i en l'excessiu nombre de carrers,³³ que restaven superfície útil per a les edificacions i que, en estar mal repartits, dificultaven l'accés al barri i la distribució dels fluxos, i comportaven importants despeses de manteniment a l'Ajuntament. Finalment la Junta constata que el port de Barcelona és el més important d'Espanya i que, per tant, no és lògic que la Barceloneta no pugui encabir grans tallers i magatzems per servir a les necessitats del port, a causa de les seves dimensions i «viciosa forma». Després del crit «¡Abajo las murallas y ensanche de la ciudad!», la Junta considera inacceptable que «en lugar de facilitar la realización del suspirado ensanche, se sobrepongan nuevas capas de población a las ya existentes», que agreujarien el problema creant-hi més interessos, sobretot a les portes del procés d'eixample de la ciutat, que obriria noves possibilitats de construir en bones condicions i amb espai. Així doncs, la Junta resolgué no autoritzar l'augment de l'alçada màxima edificable, iniciar el procés de redacció d'un pla de reforma i suspendre les llicències fins a l'aprovació del pla.

A la vista d'aquest dictamen, l'Ajuntament decidí revocar l'acord anterior però permetre tanmateix l'aixecament d'una planta més (en total, PB + 2) per evitar greuges comparatius amb tots aquells que ja la tenien –segons els comptes de Garriga i Roca en el moment de redactar el pla, el 64,5 % de cases estaven per sobre del màxim autoritzat. Davant d'això, la Junta tornà a emetre un nou informe el 21 de desembre de 1861 en què considerava injustificable la decisió de l'Ajuntament. D'aquest seguit de resolucions municipals revocades governativa-

33. Un cop estudiat el tema, la Junta Consultiva de Policía y Edificios Públicos va enviar a l'Ajuntament, amb data del 9 de desembre de 1861, un dictamen desfavorable a les seves disposicions basant-se en:

- Defectes de procediment. Ja que la resolució representava una «reforma radical de les Ordenances vigents», i encara estan pendents d'aprovació les derivades del Pla Cerdà.
- Drets conculcats. Ja que l'acord de venda entre l'Estat i els propietaris es va fer amb unes servituds determinades, indicant específicament l'alçada (PB + 1), el sistema constructiu, la composició de les façanes, etc.
- Problemes tècnics. Ni els fonaments, ni els murs de càrrega de 15 cm estaven previstos per suportar la sobrecàrrega que representarien les remunes.
- Manca d'higiene. Per la divisió de la casa original fins a quarts de casa.

ment se'n desprengué finalment la Reial ordre de 16 de gener que disposava estudiar la reforma de la Barceloneta «a fin de que pueda edificarse con buenas condiciones, atendiendo a la índole del servicio que han de prestar las nuevas construcciones».

En conseqüència, l'Ajuntament l'encarregà a Garriga el 7 de març de 1862 i aquest el presentà el 28 d'agost del mateix any. De fet, Garriga afegí al pla d'alineacions i millores que ja tenia elaborat una memòria de gran interès als nostres efectes perquè resumeix els principals motius de crítica al traçat d'eixample de Cerdà. La redacció del pla de la Barceloneta, en haver d'homologar-ne les illes a les de l'eixample i permetre l'aplicació de l'ordenança, representà sens dubte per a Garriga l'oportunitat de definir allò que hauria d'haver estat l'eixample i la seva articulació espacial amb la ciutat.³⁴

El pla de Garriga proposava una reestructuració del barri, a més del seu eixample cap a la Ciutadella i de l'articulació amb la resta de la ciutat.³⁵ La reestructuració interior consistia bàsicament en l'agrupació de les illes de dues en dues, eliminant el carrer intermedi, i en l'eixamplament i jerarquització dels altres, de manera que s'aconseguís una xarxa complexa amb diferents categories de carrers segons fos la continuïtat amb els corresponents de l'eixample. D'aquesta manera s'aconseguien illes de fondària suficient ($8,4 + 6,6 + 8,4 = 23,4$ metres) per a la localització de tallers, magatzems i habitatges. Els carrers longitudinals s'eixamplarien un metre per banda fins a fer nou o deu metres, i dels carrers transversals se n'eixamplaria alternativament un de cada dos, fins als dotze metres. En resultava un model prou ric en situacions diferents, la unitat bàsica del qual la formaven quatre noves illes que resultaven d'agregar-ne vuit d'originals. Un altre tipus de carrer el constitueixen els passeigs perimètrics –Nacional, de Ginebra i Maritim–, a més d'un de nova construcció que resultava de suprimir tota una filera d'illes.

En un projecte d'aquesta naturalesa no hi podia faltar, com no hi faltava, el repertori de places: en primer lloc, les preexistents, de la parròquia –de la qual s'eixamplava l'entrada des del passeig Nacional– i del mercat, que doblaria la superfície i s'equipararia amb l'alcaldia, la fonda, la sala de contractació i de reunions, escoles, pòrtic, etc; les places noves eren la del Peix, prevista en la confluència sobre la platja, del passeig interior, i un dels carrers importants transversals; i la plaça cívica, porticada i de planta circular, urbanitzada com un *square* enjardinat i equipada amb una església, casernes, la casa de beneficència, etc.

El carrer de Ginebra, que era el límit amb l'antiga zona militar, es convertia en un passeig de quaranta metres i, juntament amb la plaça cívica prevista als terrenys de La Maquinista, constituïa una operació anàloga a la dels bulevards de

34. Cal remarcar que, ja al primer projecte de bulevards (19 d'abril de 1861), havia dibuixat algunes reformes de la Barceloneta, com la unió per parelles de diverses illes, i havia estudiat la connexió d'aquest barri amb l'eixample de Cerdà aprovat.

35. El seu títol és *Proyecto de Reforma del Barri maritim de la Barceloneta*. «Insiguiendo la Real orden de 16 de Enero de 1862 en relación con el puerto y con la gran zona de la Ciudad y su ensanche». Vegeu l'annex número 5, on s'ha transcrit la memòria de l'expedient I-Z-Bis de l'AA.

la ciutat, per establir la continuïtat de la Barceloneta amb el seu eixample, format, al seu torn, per illes més grans que les noves del barri i per un espai urbà que aïllaria la plaça de toros existent. Més enllà del camí del cementiri es preveia un passeig de seixanta metres d'amplada.³⁶

Les millores exteriors es concretaven en la supressió de l'andana alta del port per anivellar tot el front de mar interior, i en la prolongació del bulevard de la ciutat en el passeig Nacional.³⁷ L'acurat traçat de la prolongació del pla de Palau, dissenyat en forma semicircular per recollir les diferents directrius que hi confluen, també servia per enllaçar el barri amb la ciutat.

Si per la manera d'enllaçar el barri amb la ciutat i l'eixample de Cerdà i per la forma mateixa de la malla resultant el pla de la Barceloneta de Garriga repropojava moltes de les solucions del seu avantprojecte d'eixample alternatiu al de Cerdà, no hem d'oblidar que el seu objectiu primer era el d'oposar-se a la idea del seu enderroc total per destinar-lo a usos exclusivament portuaris. L'alternativa de Garriga era una reforma que, si bé també era radical, s'havia de poder fer «progressivament» i amb la «participació» dels propietaris de la Barceloneta, malgrat que, basant-se explícitament en una fe enorme en la substitució de cases, els proposés de fet conservar molt poc de l'existent.³⁸ Per realitzar-lo ordenadament preveia sis zones o etapes que corresponien a franges paral·leles al passeig Nacional i que havien de constituir una garantia d'ordre visual en el període de realització del pla, que suposava curt.

Garriga coincidia amb els promotors de l'enderroc total –entre els quals, com veurem, hi havia Cerdà– a valorar el potencial de la localització del barri per a la indústria i el comerç portuaris, però cal assenyalar la importància que Garriga li atorgava com a barri. De fet, gran part de la documentació aportada en el projecte hi era per donar suport a la idea de la importància d'aquesta part de ciutat, que «*como auxiliar del comercio y la marina, viene llamada a ser el frente sud y la parte más importante de la ciudad a que debe su origen*».³⁹ Per ell, el valor del barri també es trobaria en la seva realitat sociològica i per això, a diferència del que havia fet en

36. «Teniendo suficiente anchura en los 40 metros, no obstante sería muy conveniente señalarle la de 60 metros para facilitar en lo porvenir la construcción de un canal de comunicación entre el mar i el puerto, tanto para el renuevo de aguas como por si las necesidades del comercio exigiesen la construcción de otras dársenas al E. de la Barceloneta de que he hablado en el apartado anterior.» Expedient I-Z-Bis AA, 2a part (annex 5).

37. «Esta preciosa a la par que utilísima mejora deja anchuroso espacio al puerto para la carga y descarga, así como para el transporte de mercancías, ya sea por la vía rodada, ya por medio de un Tranway hasta los buques, ferrocarriles y almacenes y por último para una línea de tinglados...» Expedient I-Z-Bis AA. Memòria, 2a part (annex 5).

38. Tendència absolutament certa a la Barcelona dels vint anys anteriors i més a la Barceloneta. Al final de la primera part de la memòria –document número 16 de l'expedient I-Z-Bis AA (annex 5)– es diu: «Se hace necesaria una reforma radical con la que conservando en cuanto sea dable lo existente y aprovechando la oportunidad de la actual tendencia a la reconstrucción de edificios [...]»

39. Vegeu el final de la primera part del document número 16 o memòria. (La cursiva és nostra.)

els altres projectes per a Barcelona, aquí s'esforçà a detallar a què es dedicaven professionalment les quasi vint mil persones que hi vivien, fent èmfasi en la vitalitat i el creixement incontenibles del barri i el seu «segur i brillant» futur.

Això no treia que la importància de la Barceloneta la hi dóna la presència del port, i eren les obres que en aquella època s'hi realitzaven i que haurien de permetre d'amarrar vaixells de gran cabuda les que obligaven a reconvertir també la capacitat d'emmagatzematge del barri marítim. Les expectatives sobre el futur del port eren generals a Barcelona, on es seguia amb molt d'interès l'obertura del canal de Suez. Segons Garriga, el port de Barcelona tenia, a l'època, més bones condicions de seguretat que el de Marsella, que era el seu competidor més immediat.⁴⁰ Per tant, era clar que el pla de reforma del barri havia de proposar totes les millores per al seu funcionament com a barri portuari. La nova fondària de les illes havia de permetre d'ubicar-hi tallers i magatzems a les plantes baixes o en edificis independents, però Garriga també esperava que es dotés el barri de docs, arsenals, careners, grades, *machines*, duanes, fondejadors, coberts, estacions d'importació i exportació, llotges i dipòsits, fonts, casernes de policia, etc.⁴¹ A més, la reforma del passeig Nacional permetria, segons l'arquitecte, deixar lloc al port per a la càrrega, descàrrega i transport, a través de vies rodades o tramvies, entre els vaixells i els trens o els magatzems, a més de permetre la construcció d'una línia de ràfecs. El sector previst com a eixample del barri es considerava

muy a propósito no solo para el crecimiento de la población, sino también para establecer o trasladar a él las líneas de los ferrocarriles del Este, del Norte i de Zaragoza, atendida la facilidad de continuarse por la orilla del anden Sud de la Ciudad, de tener salida por las huertas de San Beltran y desarrollo y circunvalación por las vertientes meridional y oeste de Montjuich hasta tocar en casa Tunis.⁴²

Tot i que això s'ha de considerar més com a possibilitats o previsions que no pas com a actuacions positives del pla, interessa remarcar la relació que té amb

40. Garriga aprofitava la memòria d'aquest projecte per insistir en això i en el paper nacional de la ciutat: «Barcelona es entre nuestras ciudades marítimas la que más ventajosamente puede competir con los primeros puertos de Levante, la más digna rival de la opulenta Marsella, y la única capaz [...] de reconquistar un día tal vez el cetro del Mediterráneo, que a pesar de la rivalidad de Génova y Venecia empuñaron con tanta gloria nuestros antepasados.»

La ciutat de Marsella era una referència constant, no tan sols per a Garriga, que des de molt aviat s'interessà pels seus grans treballs i la seva ordenança, sinó que, en general, les referències a Marsella en diaris de l'època no eren estranyes.

41. Vegeu l'apartat «Consideraciones Generales».

42. Pel costat de la platja preveia que hi pogués passar la perllongació del tren «del Este» cap a l'avantport, drassanes, careners, etc., repetint les seves idees de l'any 1852. Vegeu *infra* paràgraf 5.3. També preveia l'eixample del port cap a llevant a través d'un canal que separaria la Barceloneta de la ciutat, en una disposició similar a la del port de Marsella, que va anar creixent protegit per una escullera paral·lela a la costa i sense connexió amb ella. Garriga ja havia presentat aquesta idea diverses vegades des de l'any 1854 i la continuaria defensant posteriorment.

l'avantprojecte que Cerdà realitzà l'any següent, que comentarem en l'últim capítol i que partia de l'enderroc del barri.

Per rebatre la necessitat de l'enderroc, Garriga es referia al cas de Vigo i, un cop més, també de Marsella, on, a pesar de la major capacitat de l'Estat francès, tampoc s'havia aconseguit d'enderrocar el barri marítim, mancat d'harmonia i de conveniència. Vigo —que era l'únic port que havia merescut de figurar en la curta bibliografia del Pla d'Eixample de Cerdà— tenia un pla aprovat l'any 1841 que pretenia enderrocar el barri marítim per aconseguir un nou barri alineat, amb illes regulars i rectangulars de 100 x 40 metres, i carrers de deu metres d'amplada, cosa que a la Barceloneta, i segons Garriga, no calia, ja que

basta echar una ojeada sobre el plano de la misma para ver la perfecta aunque monótona simetría de sus calles manzanas y plazas, como las mejores poblaciones modernas, según el sistema rectangular tan en práctica en los Estados Unidos y en otros países adelantados, sistema adoptado también por el ilustrado Sr. Cerdà en el ensanche de esta Capital.

La valoració del traçat de la Barceloneta era matisada per Garriga, que coincidia a considerar-lo «viciós» —segons l'opinió que havia establert Milizia entre els arquitectes en citar-lo com a mal exemple de disposició urbana—, però, en canvi, lloava la seva regularitat, anivellació i la seva «viavilidad desahogada». El problema de la Barceloneta era, segons l'autor del projecte, l'excés de carrers, l'estretor de les illes, la monotonia i la subdivisió de les cases.⁴³ En canvi, la regularitat de la planta permetia aplicar les ensenyances de la ciutat nova d'Edimburg, referència que pot semblar una curiositat estranya però que per Garriga era prou important per afegir un document sencer per explicar-ne el model i la seva aplicació a la Barceloneta.⁴⁴

La nova Edimburg era per Garriga un exemple clar i recomanable de jerarquització i especialització de la xarxa viària:

En Inglaterra y Suecia, y especialmente en la nueva Edimburgo, se observa notable tendencia a erigir parques, avenidas de árboles y calles anchas de unos 30 metros por término medio, a proporcionadas distancias, en los puntos más concurridos y habitados por lo más selecto de la población, abriendo en las zonas intermedias de estas grandes arterias, calles más reducidas de 10 metros latitud promedia, con destino a talleres y habitaciones para clases menos acomodadas, cuyo recomendable sistema ha seguido en gran parte el ilustrado Sr. Castro en su plano de ensanche de Madrid.⁴⁵

43. Per això realitzà un estudi tipològic acurat individualitzant les cases originals, els mitjos i els quarts de casa. Vegeu el document número 11 de l'expedient 1-Z-Bis de l'AA, «Planta y alzados geométricos de construcciones de la 1ª, 2ª y 3ª época presentando una casa, media y cuarto de casa, complementados con dibujos de referencia a los almacenes del andén del Puerto», p. 47 i s. (annex 5).

44. Si l'any 1846 Garriga havia d'explicar al BENA la ciutat d'Edimburg (que ja aleshores considerava exemplar) segons referències que li havia donat un «padre Esculapio», ara demostrava conèixer el cas de primera mà. Vegeu el document número 17, «Consideraciones generales», AA, 1-Z-Bis (annex 5).

45. Vegeu AA, 1-Z-Bis, document número 18, «Consideraciones Generales» (annex 5).

Els avantatges d'un sistema jerarquitzat com aquest eren molts, però en particular de tipus social, ja que a cada ordre de carrer li corresponien residents de classe diferent:

hermana todas las clases de la Sociedad; poniendo en recíproco contacto las opulentas con las más modestas, deja a todas ellas perfectamente deslindadas por su orden natural, de suerte que el aristócrata, el menestral y el proletario, cada uno en su esfera, se hallan en mutuo roce, cercanos sin confundirse; y llenando las condiciones de sus respectivos intereses, sin que nada pierdan la conveniencia y la belleza públicas [...] De allí esa fraternidad y respeto, cimentado en el mutuo interés, que raramente se busca en el terreno de la teoría, por más que su resolución preocupe en los hombres pensadores; viéndose allí prácticamente realizado y convertidos en una sola familia las diversas clases sociales, sin distinción, las cuales a favor de sus relaciones se conocen, conociéndose se aman y amándose se sirven y ayudan en toda necesidad doméstica en ocasiones ordinarias y extraordinarias en casos de siniestro y en días de calamidad.

La referència velada al Cerdà teòric —que contraposa al seu col·lega Castro— i a la Barcelona de l'època es fa explícita més avall en el mateix escrit, que planteja la solució de la «qüestió social» en termes cotraposats als emprats per Cerdà, que defensava l'igualitarisme antijeràrquic de la urbanització en els seus projecte i teoria.

L'altre avantatge del model jerarquitzat d'Edimburg, segons Garriga, era l'avantatge econòmic, ja que la proporció de carrer era inferior, sobretot si s'augmentava el nombre de carrers de tercer ordre i les illes podien ser més grans —com les d'Edimburg, que feien 183,5 x 139,10 metres. Més grans, és clar, que les de l'eixample de Barcelona. La comparació era evident, encara que per evitar-la, l'autor comparava el sistema d'Edimburg amb el de les ciutats dels Estats Units,

tan encomiadas [...], en las que siguiendo una idea de mal entendida igualdad y de exagerada reglamentación, se nota cierta monotonía que a más de sacrificar cuanto puede herir la imaginación, cuanto alhagar la vanidad o la tradición nacional [...], irroga a la administración municipal crecidos dispendios que son indispensables para hacer frente a una engorrosa policía urbana en todos sus detalles de limpieza, adoquinado, aceras y alcantarillas, alumbrado, cañerías, arbolado, telegrafía, puestos y retretes, etc, etc.

En el context de la discussió de la Barceloneta i de l'arrencada de l'Eixample, és lícit creure que Garriga es referia a Francesc Daniel Molina i a Cerdà com a lloadors de les ciutats americanes. Si bé a Edimburg les illes no tenien cantonades retallades ni arrodonides, Garriga les preveia així per a la Barceloneta, prenent l'exemple de París, Londres i d'altres ciutats, però de reduïda dimensió per no condicionar la planta de les cases, en una crítica implícita a l'eixample de Barcelona.⁴⁶

46. Garriga interpretava que a la capital escocesa no n'hi havia perquè els carrers de primer ordre eren molt amples i perquè hi havia moltes places. En realitat l'invent de la cantonada «esmussada» de Reynaud era més modern que la realització de la nova ciutat d'Edimburg.

El Pla de Reforma de la Barceloneta es tramità simultàniament al dels bulevards i a la discussió del pla econòmic de l'eixample i poc després de l'aprovació del Pla Cerdà i de la seva primera modificació a rambla de Catalunya - passeig de Gràcia, que coincidí amb l'inici d'una època marcada per la generalització d'infraccions a l'ordenança de 1856, mentre s'esperava la nova redacció de les ordenances de l'eixample. Es pot dir que, excepte el traçat general de l'eixample, tot estava en discussió, fet que es reflecteix en el pla de la Barceloneta, a través del qual Garriga intentà proposar un model alternatiu de traçat aplicable a tota la ciutat. També es reflecteix en la discussió entre Garriga i Molina sobre les ordenances i el pla econòmic per a la Barceloneta.

Francesc Daniel Molina, actuant com a arquitecte provincial, informà negativament del pla perquè considerava l'estudi econòmic insuficient i per la inexistència d'unes ordenances específiques, a més d'altres qüestions formals. Quant a les ordenances, quedà clara la postura de Garriga, segons la qual la nova forma de les illes permetria no haver de fer excepcions i aplicar l'ordenança general,⁴⁷ cosa que demostra que encara estem lluny de les normes urbanístiques aplicades a les zones diferents, que ningú planteja aleshores. Si aquest tema quedà resolt, el que no ho quedà fou el del pla econòmic, perquè el projecte no tenia un document específic que es pogués considerar tal, malgrat que en la segona part de la memòria s'hi estudiaven els preus de venda i les rendes que es podien obtenir d'una casa tipus, es comparaven amb les que es podrien obtenir amb les cases noves, i es demostrava que la diferència era suficient per pagar els carrers que desapareixien i la urbanització dels nous. Però Molina no ho considerà suficient com a pla econòmic, que per ell havia de ser com un pressupost d'un projecte d'edificació, mentre que el que presentava Garriga era només una avaluació semblant al que ara entendríem per estudi econòmic i financer d'un pla urbanístic. Es fa difícil de creure que l'arquitecte provincial no entengués aquesta diferència, i dels diferents informes i rèpliques es desprèn més aviat una intenció de frenar la tramitació de l'expedient, de la qual es feren ressò els diaris de l'època, que acusaren Molina d'afavorir el projecte de Cerdà, que serà objecte de comentari en les pàgines que segueixen.

Un últim aspecte d'aquest projecte que volem posar en relleu és el paper de la informació urbanística en el planejament urbà. La minuciositat de l'aixecament del plànol, el coneixement també detallat del creixement i transformació del barri al llarg de la seva curta història, i també l'estudi del cens de població, permeteren a Garriga de fer un estudi tipològic com a base del projecte. El

47. «Véase, pues, como no incumbe al autor del plano de la Barceloneta el acompañar al proyecto el bando de buen gobierno, antes bien debe guardarse muy mucho de entrar en un terreno vedado para él, porque la Real orden de cuyo cumplimiento se trata, quiere que las mismas ordenanzas que rigen en Barcelona, sirvan también para el ensanche y la Barceloneta; y esto sobre no ser difícil conciliar, parece lo más justo, mayormente cuando se trata de una población que es parte integrante del distrito 1º de la Ciudad desde que fué segregada del ramo militar e incorporada a la administración municipal.» Vegeu l'informe de Garriga a l'Ajuntament de 15 de maig de 1864 contingut a l'expedient AA, I-Z-Bis, p. 206-208 (annex 5).

ventall de tipus del barri era massa reduït i clar perquè un arquitecte del segle XIX no aprofités l'ocasió d'exercitar l'esperit taxonòmic del segle, tal com, d'altra banda, havia intentat Cerdà en el seu avantprojecte. Però el que és interessant de constatar és com Garriga projecta la seva transformació a partir d'uns tipus de parcel·la, illa i carrer, de manera quasi «evolutiva», contràriament a la proposta de Cerdà, que veurem tot seguit, on la modernització només podria complir-se mitjançant l'enderroc i la refundació.⁴⁸

48. El projecte i la seva tramitació es poden consultar a l'expedient de l'AA, I-Z-Bis, l'índex del qual és el que segueix:

«*Plano General del puerto y playa de Barcelona, como también de sus muelles y de los barrios marítimos que constituyen la población de la Barceloneta.*

»Con el estudio de la reforma y mejora de este proyecto, a tenor de la Real Orden de 16 Enero de 1862.

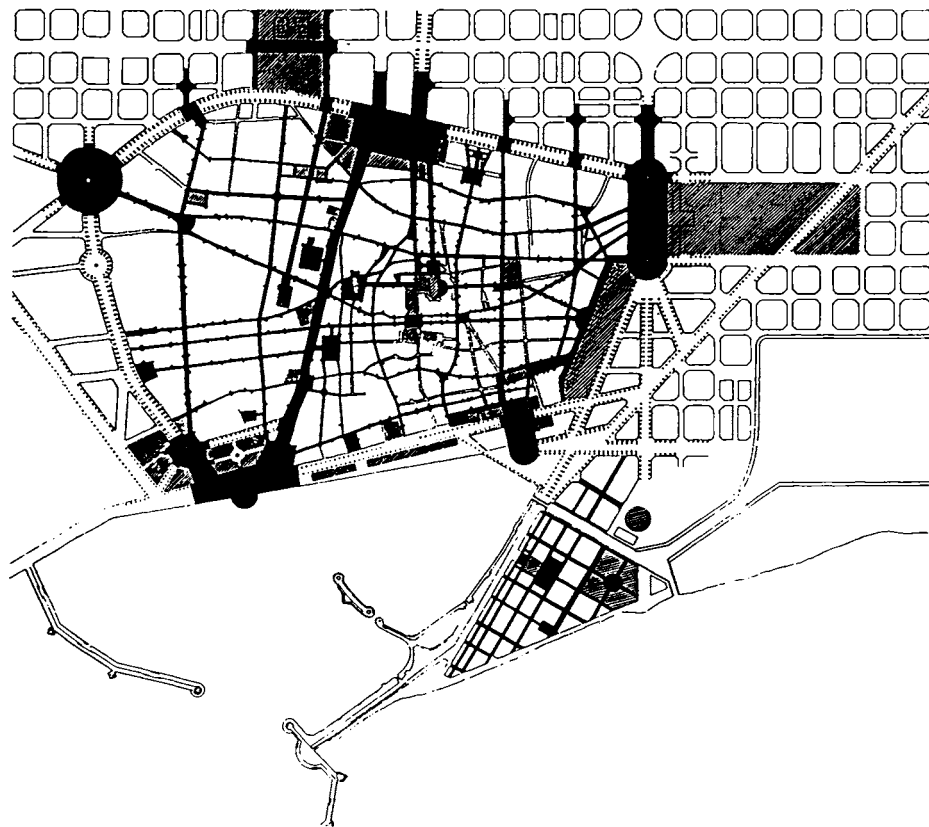
»Documentos que se acompañan:

»1º- Comisión hecha al infraescrito por el Exmo Ayuntamiento en 7 Marzo de 1862	5
»2º- Oficio acompañatorio del proyecto: 28 Agosto 1862	6
»3º- Ilustrado dictamen de la Junta consultiva de policía urbana y edificios públicos sobre reforma de la Barceloneta fecha 9 de Diciembre 1861	7
»4º- Otro dictamen de la propia junta de 21 Diciembre 1861	12
»5º- Real Orden disponiendo se estudie el proyecto de reforma de la Barceloneta fecha 16 Enero 1862	14
»6º- Introducción	16
»7º- Memoria histórica de la Barceloneta.	23
»8º- Climatología	30
»9º- Datos estadísticos y censo de la población	34
»10º- Importancia de los barrios marítimos y puerto, su movimiento industrial y comercial	42
»11º- Planta y alzados geométricos de consistencia de 1ª, 2ª y 3ª época presentando una casa, media y cuarto de casa, completados con dibujos de referencia a los almacenes del Andén del Puerto	47
»12º- Estado demostrativo de las fincas urbanas de la Barceloneta expresando [...]	52
»13º- Parte geológica del terreno que abraza el actual caserío de la Barceloneta y su ensanche y comarca	
»14º- Estado demostrativo de la superficie de la Barceloneta así en su parte edificada como en la no edificada, marcando [...]	92
»15º- Planta trigonométrica a la escala de 1 por 2000 o sea indicación de las operaciones efectuadas para obtener el plano topográfico-geométrico de la población y del puerto [...]	120
»16º- Memoria descriptiva, la primera parte sobre el estado actual y la segunda referente al proyecto de reforma y mejora y ensanche de la Barceloneta	146
»17º- Estado demostrativo de las mejoras propuestas por el infrascrito y adoptadas por la Comisión facultativa nombrada por el Exmo. Ayuntamiento	168
»18º- Consideraciones generales	174
»19º- Dictamen de la comisión facultativa	182
»20º- Plano General de la Barceloneta y puerto a la escala de 1 por 2000 y enlaces con su matriz Barcelona, incluso el proyecto de su reforma y ensanche	190
»21º- Plano parcial de los Barrios marítimos a la escala 1 por 100 para mayor claridad de su reforma y referencia de manzanas con la proyección de sus obras subterráneas	193
»22º- Detalles de las vías nuevas y reformadas	197

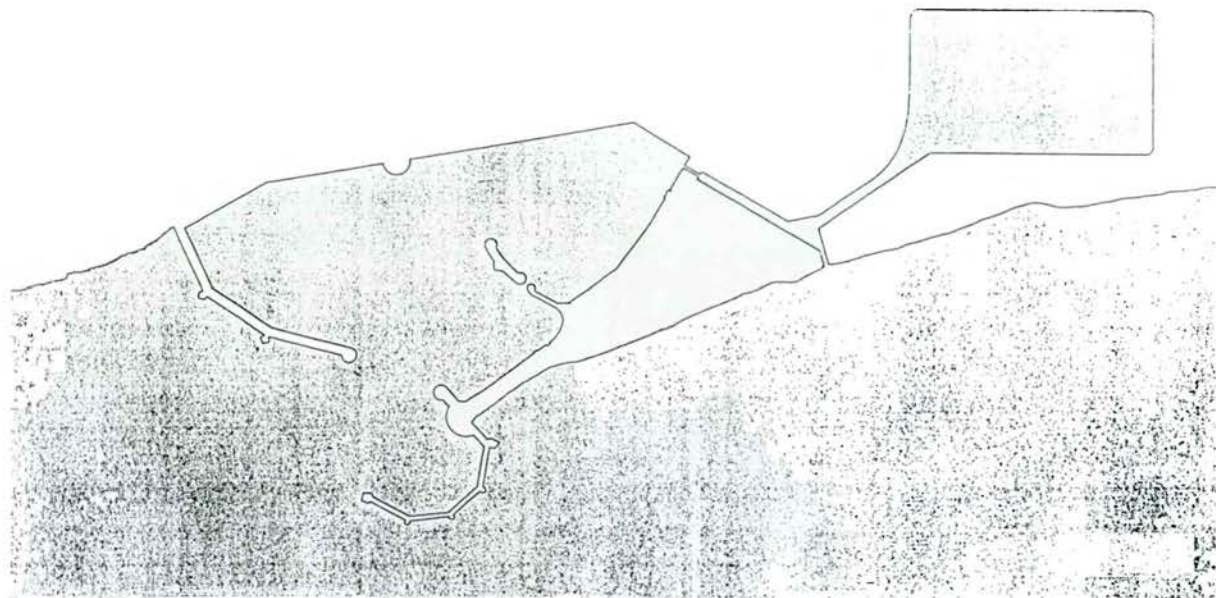
»Proyecto de Reforma y mejora de los barrios marítimos de la Barceloneta. Sección 2ª

»Album de dibujos, que comprende los planos parciales de las manzanas, calles y demás vías públicas, aisladas o agrupadas a la escala de 1 por 300 con la proyección horizontal del alcantarillado, cañerías de agua y tuberías de gas, y los perfiles longitudinales y respectivos transversales de todas las vías publicas de dichos barrios a la escala de 1 por 500 los horizontales, 1 por 50 los verticales, con relación a los primeros, y 1 por 200 los transversales; todos con sus respectivos estados de acotaciones y con un índice alfabético de estos planos e indicación de las páginas donde se hallan.»

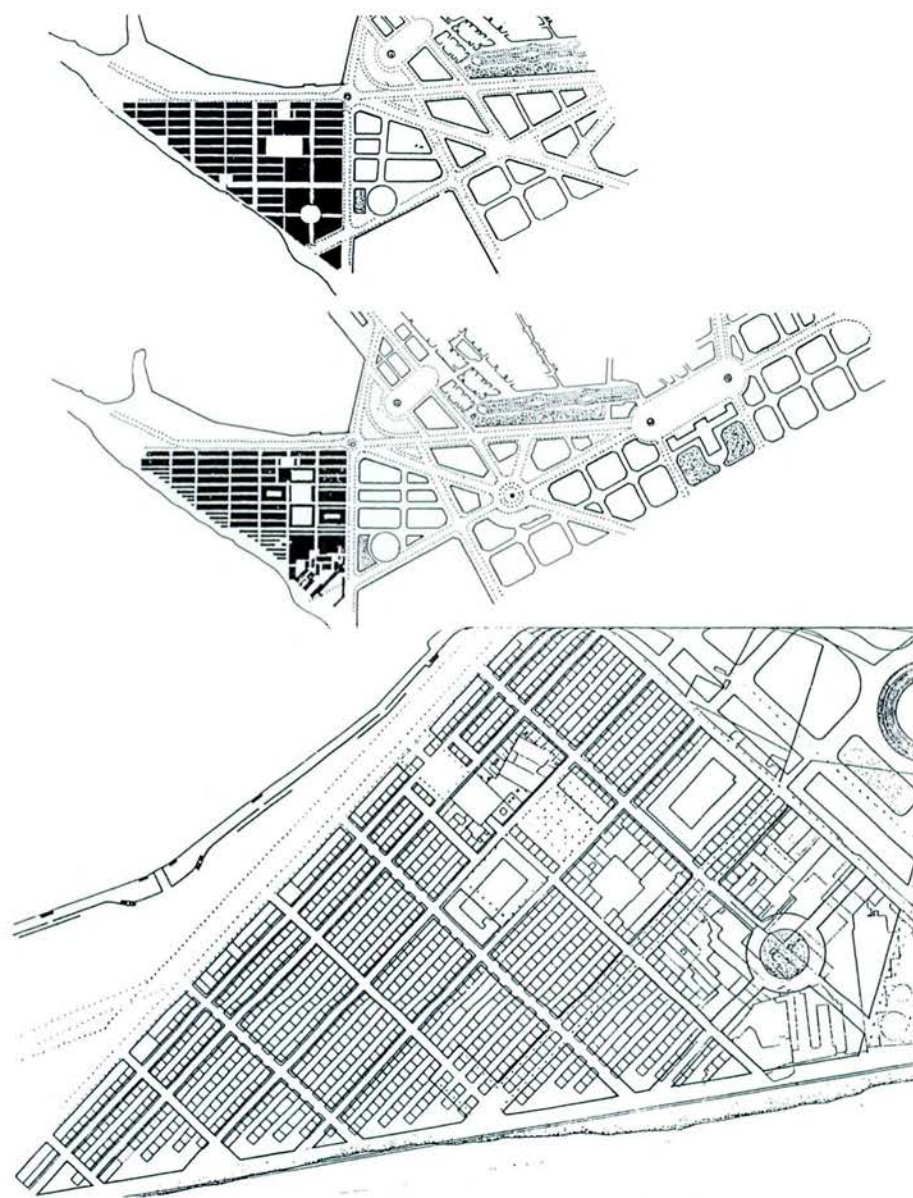
ESQUEMA 5. PLANS DE M. GARRIGA I ROCA. II. 1859-1862



ESQUEMA 5.1. Principals eixos del Pla de Reforma de la ciutat, relacionats amb els monuments més destacats.

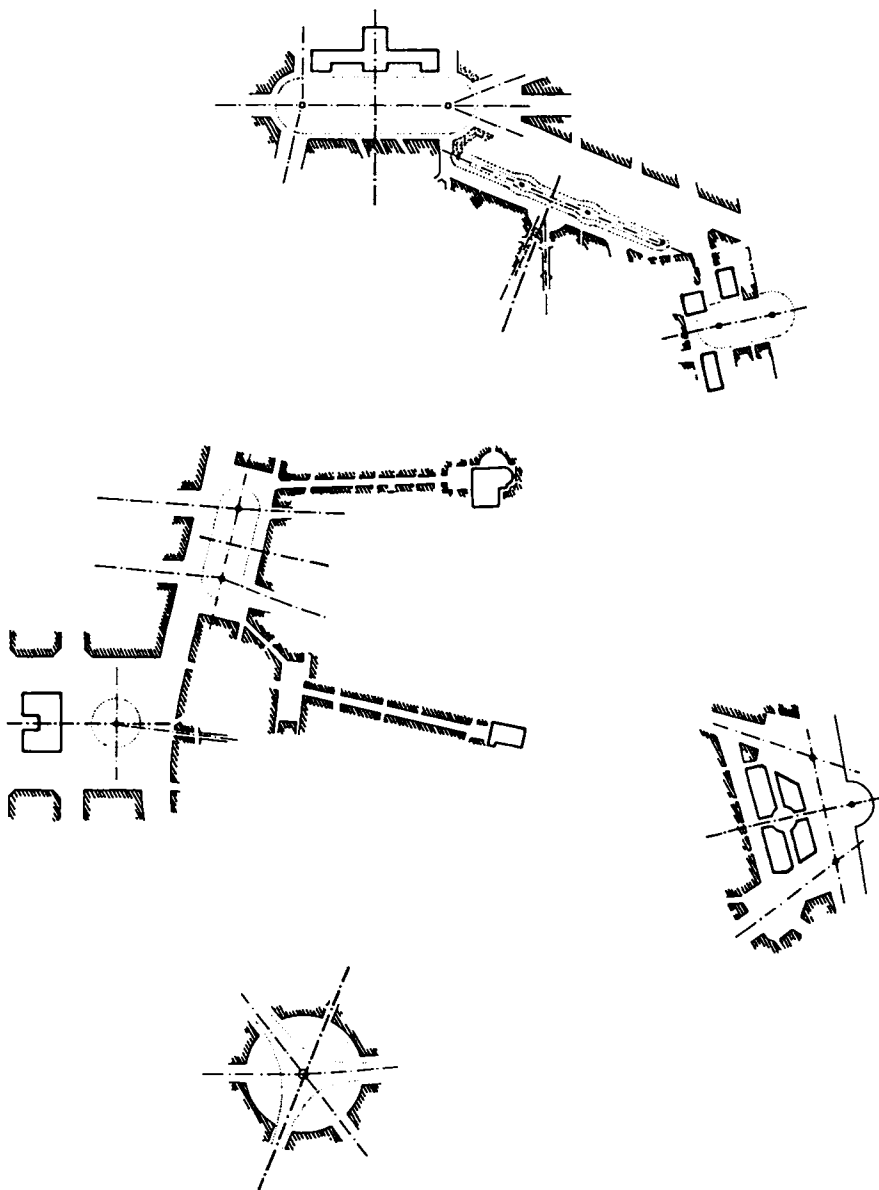


ESQUEMA 5.2. Síntesi de propostes per al port.



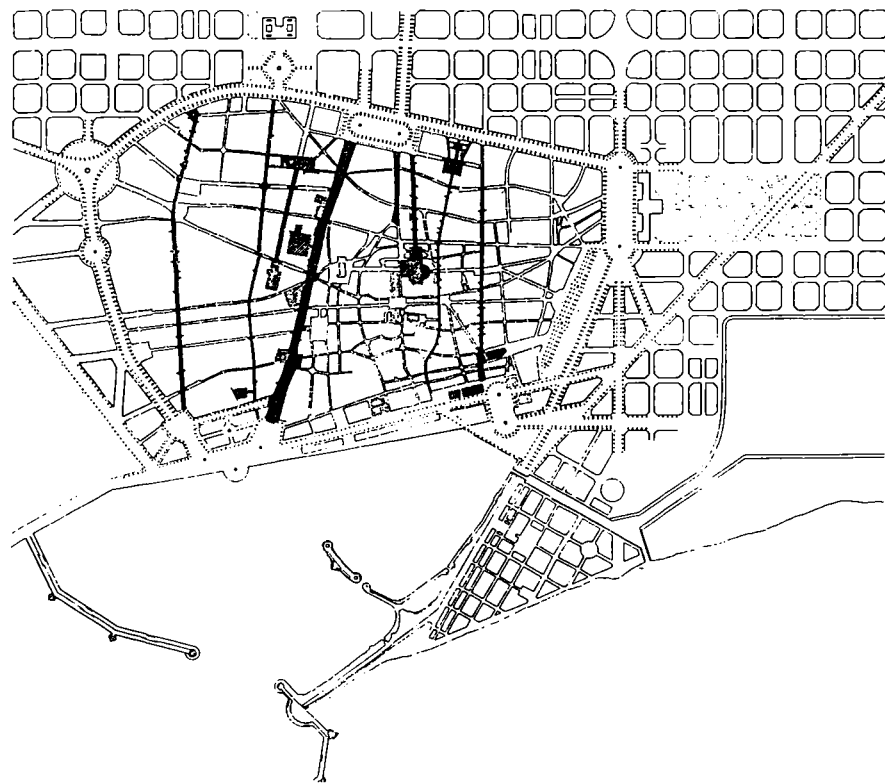
ESQUEMA 5.3. Pla de Reforma de la Barceloneta. Agrupació d'illes per crear un teixit apte i jerarquitzat.

ESQUEMA 5. PLANS DE M. GARRIGA I ROCA. II. 1859-1862



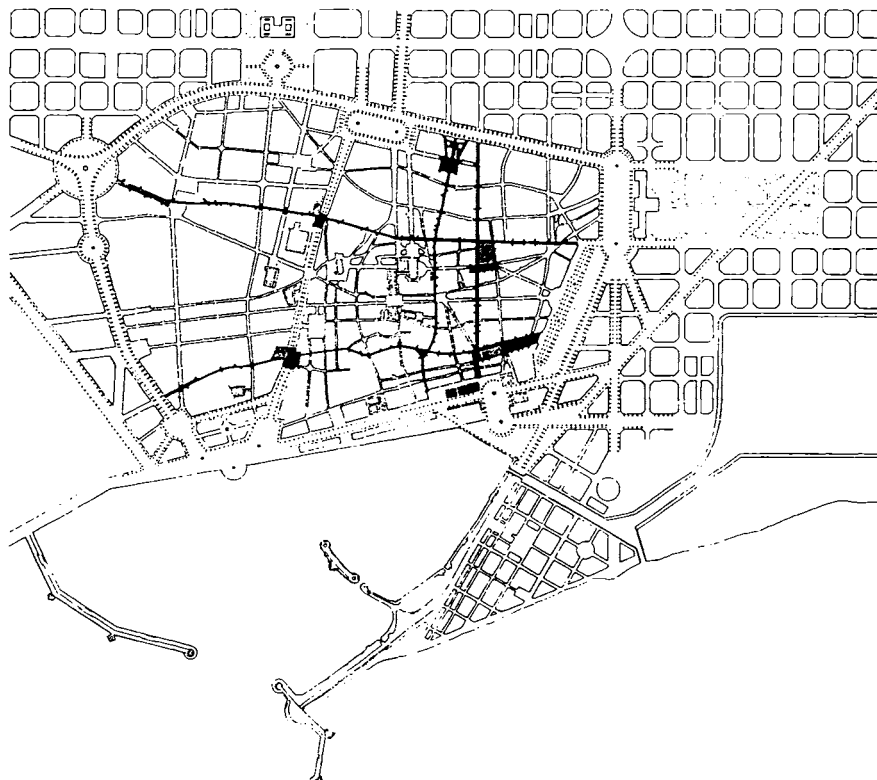
ESQUEMA 5.4. Principals places estructuradores del boulevard. Simetria respecte de la ciutat antiga.

Síntesi de la reforma de la ciutat i de la Barceloneta. Proposta de bulevards i port. 1859-1862



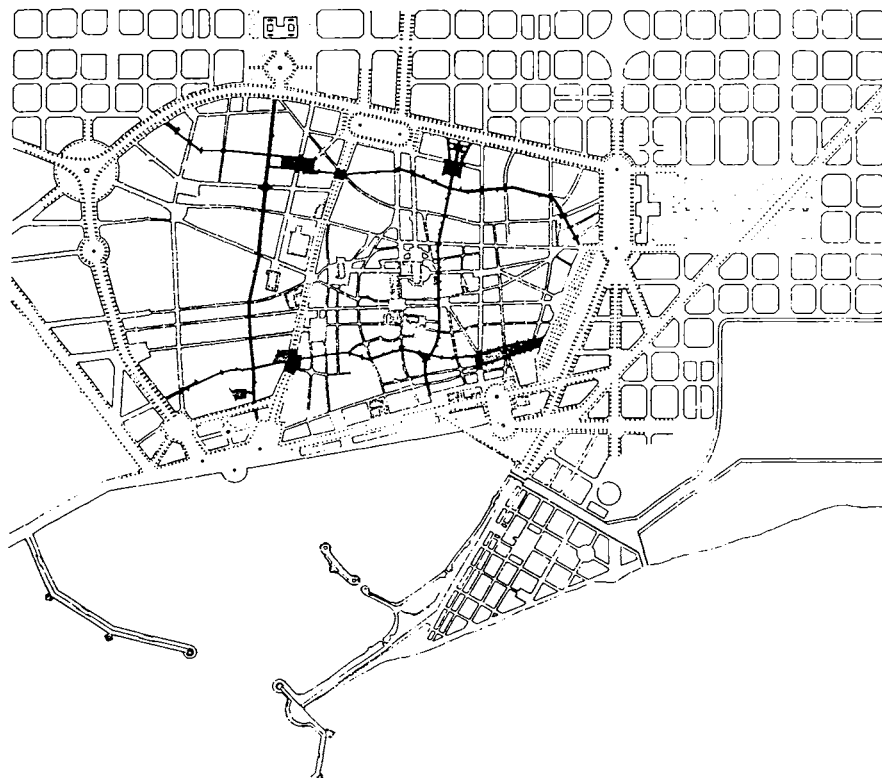
ESQUEMA 6.1. La jerarquia de carrers a la ciutat vella segueix un ordre simètric respecte a un eix que va de la plaça d'Isabel II (actual plaça de Catalunya) a la del Duc de Medinaceli.

ESQUEMA 6. M. GARRIGA I ROCA. I.
 Síntesi de la reforma de la ciutat i de la Barceloneta. Proposta de bulevards i port. 1859-1862



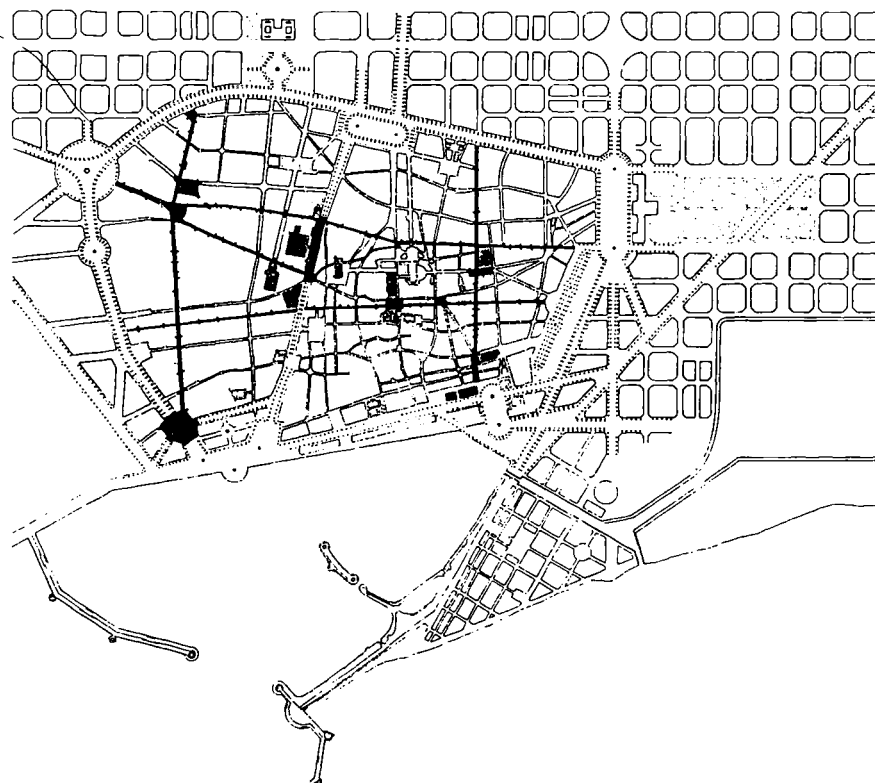
ESQUEMA 6.2. Eixos principals alternatius per l'ampliació i l'enllaç dels carrers existents.

Síntesi de la reforma de la ciutat i de la Barceloneta. Proposta de bulevards i port. 1859-1862



ESQUEMA 6.3. Els dos tipus de malla. L'eix pla de Palau - carrer de Llúria té el seu complement o alternativa en un altre de situat per on passarà la Via Laietana.

ESQUEMA 6. M. GARRIGA I ROCA. I.
 Síntesi de la reforma de la ciutat i de la Barceloneta. Proposta de bulevards i port. 1859-1862



ESQUEMA 6.4. Eixos principals de la reforma. Els que comuniquen l'Eixample amb el port són obertures rectes. Els perpendiculars són eixamplaments d'eixos existents, quan passen pel centre.

13. LES PRIMERES SÍNTESIS TEÒRIQUES DE L'URBANISME

13.1. LA TEORIA DE CESAR DALY

Al principi dels anys seixanta es produïren les primeres elaboracions d'una teoria pròpiament urbanística, anteriors en pocs anys a les dels pares de la urbanística alemanya. Coincidint amb les discussions entre Cerdà i Garriga, París i Barcelona foren els laboratoris on s'experimentaren els límits i les possibilitats del que podia ser aquesta nova disciplina que tractaria sobre la transformació de la ciutat construïda en el marc del que hem anomenat un territori nou. L'urbanisme tindria com a objecte l'anàlisi i manipulació dels processos de transformació de la ciutat, la definició de les formes d'incidir en aquells processos, entenent la ciutat com el node d'un nou sistema territorial. Es pot parlar d'urbanisme només a partir d'una idea estructural i històrica.

El coneixement dels principis de la transformació fou l'objecte, l'any 1862, d'un llarg article de Cesar Daly, al número 20 de la *Revue Générale de l'Architecture*, que situava els que serien els temes de la nova disciplina en analitzar la situació de la ciutat de París. Per la seva banda, Cerdà tenia preparada la seva teoria el 1863, tot i que no es publicà fins al 1867. La comparació entre els dos textos ve a tomb no solament per la coincidència cronològica, sinó també per la coincidència en molts dels objectes d'atenció, i sobretot pel diferent tractament que se'n fa.

La qüestió que es plantejava Daly era la d'esbrinar els principis que havien presidit la distribució de les vies de circulació, i, a diferència de Cerdà, la seva resposta era que depenien del rang de la ciutat (que podia ser capital o de segon, tercer o quart ordre), de la seva localització (port de mar, al costat d'un riu, frontera fortificada) i dels canvis que, d'acord amb els costums i les formes polítiques, s'havien anat produint al llarg de la història. Daly seguia Reynaud en considerar aquesta historicitat com la clau per entendre la distribució dels carrers a la ciutat¹ i assimila-

1. «L'étude de l'influence qu'ont exercée ces changements de mœurs et de besoins ne nous livrerait-elle pas [...] le chef du problème relatif au déplacement d'assiette des grandes cités?», C. DALY, «Travaux de Paris», *Revue Générale de l'Architecture*, núm. 20 (1862) París, p. 166-200.

va també l'argument de Perreymond sobre els desplaçament dels centres de moviment entre diferents barris d'una ciutat que hem vist al començament.²

Daly subratlla el paper de l'atzar en la història de la ciutat³ i constata, seguint Beulé, que les ciutats que no han nascut dels atzars de les circumstàncies locals, les ciutats de fundació, són el resultat d'una mena de violència geomètrica.⁴ Fins i tot la ciutat de Vitruvi era un tauler d'escacs («échiquiers»), «mais appliqué au polygone». Aquest principi fred de la geometria pura s'ha aplicat sempre, no tan sols a l'antiguitat o l'edat mitjana, i totes les ciutats noves que s'han construït modernament i en diferents llocs l'han seguit tot i ser estrany a la «topographie et la latitude des lieux» i també als centres de moviment i als accessos exteriors. Davant d'això, Daly es pregunta si no hi pot haver un «juste milieu» entre *la llibertat* de les ciutats nascudes a l'atzar i l'*ordre* de les de fundació, i es respon que això era el que es feia a París en posar en pràctica les idees que des de l'últim segle s'havien elaborat i que havien de portar a una obra *orgànica*.

Abans d'entrar a tractar el cas concret de París, cal, segons l'autor, elaborar una teoria —«L'exposé des conditions abstraites de la composition d'une ville»— i en conseqüència estableix els criteris de localització de la ciutat, que s'escolliran d'acord amb els interessos polítics, militars, industrials i comercials, i satisfaran igualment les condicions de bellesa, comoditat i sobretot d'higiene.⁵ La distribució de la ciutat dependrà dels fluxos exteriors existents prèviament o que es crearan, als quals cal assegurar la continuïtat segons la topografia i el relleu: «jamais ces courants ne se coupent partout suivant un même angle, comme l'ont voulu et le veulent encore les constructeurs d'échiquiers».

Daly reproduceix i concreta els principis establerts per Reynaud a base d'emfasitzar l'ús de la topografia històrica i construïda, recollint també les aportacions dels neoclàssics en remarcar que la simetria només es pot aplicar en llocs delimitats com les places i els *squares*, que estaran relacionats «par des lignes libres calculées au mieux des intérêts des courants de mouvement existants ou prévus, de l'hygiène et des effets *pittoresques* désirables».⁶

2. Però estenent-lo als desplaçaments dels centres de govern d'un país entre ciutats diferents: «Pourquoi Constantinople fut substitué à Rome, Saint Peterbourg à Moscou?» (DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 166).

3. París era el resultat de forces cegues i anònimes: «Paris est le resultat d'une série de forces motrices aveugles qui ont donné des impulsions successives aux habitants, mais ces forces n'ont été mises en jeu par aucune main puissante de Charlemagne ou de Napoléon; elles n'ont été prévues et calculées par aucun génie humain» (DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 168).

4. La referència a Beulé és clara quan diu que aquesta violència feia «en vue certainement de la sécurité de la population, mais au delà de cette sécurité, en vue surtout de réaliser une certaine conception abstraite de symétrie et d'ordre» (DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 169).

5. Daly comença definint en primer lloc els elements que cal considerar, que són les entrades a la ciutat i els monuments que determinen la xarxa de vies de circulació: «Les éléments principaux à considérer dans l'économie distributive d'une ville sont les ENTRÉES et les MONUMENTS PUBLICS, la situation des entrées et des monuments de la ville ayant pour effet nécessaire de déterminer le réseau des VOIES DE CIRCULATION» (DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 172).

6. *Ibidem*.

L'èmfasi en la topografia, en el traçat «lliure» dels carrers i en el pintoresquisme diferencia evidentment la teoria de Daly de la de Cerdà, que parteix d'una base diferent: l'atzar, al qual hem vist que l'autor francès responsabilitza de la forma de la ciutat existent, no és acceptat de cap manera per Cerdà, que creu que els traçats de ciutat han seguit sempre lògiques específiques encara que siguin incomprensibles per als moderns. Per això ell intenta de trobar una llei constant que serà el modus de locomoció de cada època. Daly en canvi fa un raonament més complex i l'atzar en ell, a diferència dels seus antecessors neoclàssics, vol dir la interrelació de lògiques diverses que es resumeixen en la ciutat com a fet polític. Cerdà, en negar el caràcter polític a la ciutat, no pot acceptar altres relacions (moviments) que les que connecten els llocs de la producció i l'intercanvi de mercaderies, oblidant els llocs de la circulació d'intangibles com ara el capital, la cultura i el poder, cosa que Daly no fa.

Per això tot i que Cerdà pot estar perfectament d'acord amb Daly a distingir els diferents tipus de trànsit segons el mitjà de locomoció, no accepta distingir els moviments de trànsit dels que tenen l'origen o la destinació a la mateixa ciutat, que per Daly són la majoria,⁷ i que el porten a enunciar el principi de la separació dels trànsits, que Cerdà només acceptà l'any 1863 com a separació de modes de locomoció però no d'origen i de destinació.

Una altra de les diferències cabdals entre ambdós autors és la constatació que fa Daly del policentrisme de la ciutat. Això és important ja que representa una formulació nova en la tradició de la mateixa *Revue Générale de l'Architecture* i la superació d'una de les barreres teòriques que, com hem vist, bloquejaven el pensament sobre la transformació de Barcelona. Si Garriga havia intuït aquesta qualitat de la ciutat moderna però no n'havia tret les conseqüències, ara Daly ho enuncia clarament: «Toute ville a son centre d'activité; le plus souvent, dans ce temps de travail et de production, elle en a plusieurs.» Per això si calgués plantejar-se de refer París de cap i de nou, si calgués «combiner de toutes pièces le plan d'une capitale pour la France imperiale», s'haurien de preveure almenys quatre centres: a) el de l'autoritat política; b) el de l'autoritat municipal; c) el de la indústria i el comerç; d) el del mercat central; i, potser, caldria pensar en un cinquè amb la catedral, el Palau de Justícia, tribunals de comerç, Biblioteca Imperial, museu Principal, Institut, etc.; i un altre centre per a la pregària i l'estudi. Aquests centres cal relacionar-los per vies de primer ordre, que són les que es traçaran tenint present les circumstàncies locals, geogràfiques i d'accés a la ciutat i formaran el canemàs de la ciutat, la qual quedarà així dividida en barris i districtes que, al seu torn, s'equiparen amb els monuments d'administració,

7. «Il y aura donc, dans les villes modernes, trois classes d'entrées: celles par eau (rivières, canaux et mer), celles par les routes pavées ou macadamisées, impériales, départementales, etc., et celles par les voies de fer. [...] Dans tout ce mouvement, il serait bon, autant que possible, de distinguer celui qui est simplement de transit de celui qui a la ville elle-même pour but» (*ibidem*). Daly diu, en parlar de la necessitat d'assegurar facilitats als moviments, que «parfois traversent entièrement la cité, mais qui s'y arrêtent le plus souvent» (*ibidem*).

culte, educació, afers, lleure i repòs. En conclusió, Daly torna a criticar «la resurrection de nos jours, soit de l'échiquier antique, soit de la confusion du Moyen Age», que només es pot obviar recorrent a la topografia, als llocs i a les circumstàncies amb un projecte flexible.⁸

Tot el raonament de Daly podria semblar estar directament dirigit a rebatre Cerdà si hi hagués alguna constància de la mínima relació entre ambdós. Sigui com vulgui, la coincidència cronològica i la proximitat cultural permeten de confrontar ambdues teories talment es tractés d'una polèmica. Si ho fem així –no descartant que Daly escrigués amb coneixement del que passava a Barcelona, ja que no cada dia es projecta una nova ciutat amb l'ambició amb què es feia a casa nostra– és perquè la posició de Garriga en aquest moment està totalment alineada amb la del teòric francès, i es devia sentir representat per aquest, malgrat que en cap moment ho explicités, però havia d'identificar-se amb les expressions d'unitat complexa que Daly oferia.⁹

El raonament de l'autor francès abandona la hipòtesi d'una ciutat de nova planta per centrar-se en el cas, segons ell molt més complicat, de la transformació d'una ciutat existent. La reforma d'una ciutat com París es fa necessària per posar-la al dia, però planteja el problema de la memòria històrica, que Daly personifica en un *savant* que la defensa, fent-nos saber tot el que representa i el que va passar a cada casa afectada per una millora –«la science est terrible parfois». Al savi el segueixen el propietari, l'industrial, el comerciant i tots els representants dels interessos privats legítims, i darrere seu, els aprofitats, els opositors sistemàtics i els adversaris polítics. Hi ha, doncs, dificultats per reformar la ciutat existent més o menys respectables, però el que més preocupa l'autor és el patrimoni històric.¹⁰

Daly, que confessa una «profunda» simpatia per la gegantesca empresa de Haussmann i una deferència pels enginyers i arquitectes que l'executen, considera que les millores propugnades a París per l'Administració segueixen un pla de conjunt, encara que no sigui públic i conegut.¹¹ Elogia la rapidesa i decisió amb

8. «[...] nous demandons l'ordre, mais non pas un degré de prévoyance impossible à l'homme; notre ville n'est pas un type, c'est une idée flexible qui obéit à toutes les nécessités variables des lieux et des intérêts, et qui tient compte, dans la mesure du possible, même des changements que le temps apporte à tout ce qui est.» DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 175.

9. «Une ville est une unité aussi profonde qu'on ne saurait juger isolément une seule des questions qui l'intéressent. Voici une rue; elle est commode pour ceux qui l'habitent, mais l'intérêt général y trouve-t-il également sa satisfaction? Satisfait-elle aussi bien aux besoins de l'administration? à ceux de la sécurité générale en cas d'insurrection intérieure ou d'attaque extérieure? Son tracé répond-il bien à celui que réclameraient les égouts, dont la direction est gouvernée impérieusement par une question de pente et qui intéressent la santé de tous?» (*ibidem*).

10. «[...] il faut [...] se montrer plein de respect pour les vieux souvenirs qu'on [y] rencontre. Et il ne faut certes pas s'en plaindre. Ce sont d'inestimables témoignages qui ajoutent les charmes du souvenir et les grâces de la poésie aux oeuvres d'utilité, d'agrément et d'art qui sortent des mains de nos architectes modernes» (*ibidem*).

11. És important de subratllar que els treballs de Napoleó III a París es van fer sense un plànol públic i exposat, a base d'operacions separades que es donaven a conèixer en el moment precís de començar-les. Això no vol dir que l'Administració no disposés d'un pla de conjunt coherent, tal com

què les obres es porten a terme i en comentar-les el seu discurs guanya interès perquè és quan parla dels temes més nous que caracteritzen la disciplina urbanística, és a dir, la relació entre el creixement i la reforma, la seva articulació, la qüestió de l'habitatge i dels lloguers, els nous problemes del transport, de la segregació social i d'altres. Temes que són els mateixos que, com hem vist, es plantegen a Barcelona coetàniament.

Daly dedicà un nou article a rebatre les crítiques que es feien a Haussmann començant per l'excés de despesa que significaven, que, segons assenyalava, no era una opinió compartida pels habitants dels nuclis forans (*banlieues*), que gràcies a les inversions s'enllaçaven amb el centre.¹² En referència a la situació financera de la ciutat, justificava el recurs a l'endeutament, en contraposició amb el que Cerdà defensava a Barcelona.

La darrera crítica que recollia Daly era la de l'increment dels lloguers, leitmotiv també del Pla Cerdà en la seva versió de 1859, i que Daly considerava greu i de primera importància, fent seva la teoria de Haussmann d'encoratjar la construcció de cases per ampliar el mercat i restablir el balanç entre l'oferta i la demanda.¹³

Això s'havia d'aconseguir amb la construcció de les grans vies d'enllaç destinades a relacionar els barris excèntrics, «où s'étendent de vastes terrains propres à bâtir», i, anant encara més enllà de la ciutat, potenciant al màxim la relació entre París i els seus entorns, amb un sistema ràpid i econòmic de transport que no és altre que el tramvia. El tramvia es presenta com un instrument de la política de lloguers perquè serveix per ampliar el radi de la ciutat. El factor temps entra d'aquesta manera explícitament com a element de planejament de l'espai.

Nous voudrions voir Paris divisé en zones ou enserré par trois cercles de railways passant sur les boulevards extérieurs et intérieurs.

L'any 1859 Garriga també havia proposat, en el seu projecte número 5, la triple cintura de tramvies per a Barcelona, i més tard el tramvia havia estat protagonista de l'episodi de la Barceloneta, incloent-hi el nou Pla Cerdà del 1863, que, com veurem en el proper capítol, el diferenciaria clarament dels trens. En l'explicació de Daly ja s'entenia que els trens havien d'anar per darrere les

ho demostren els plànols de síntesi dels treballs fets durant el període. Daly diu que no en pot fer una crítica perquè «il faudrait pour la faire avoir connaissance du projet entier» (Daly, «Travaux...», *op. cit.*, p. 477), i encara que «avant de s'engager dans des opérations de viabilité publique, des études préliminaires et d'ensemble devaient être exécutées. Elles ont été faites, soigneusement et complètement, croyons-nous [...]» (DALY, «Travaux...», *op. cit.*, p. 479 i 480).

12. «L'annexion de la zone suburbaine a crée de nouvelles et grandes charges pour la ville de Paris [...] nous verrons bientôt les communes de l'ancienne banlieue reliées entre elles et avec les centres du vieux Paris par des larges et velles voies de communication». Cesar DALY, «Percements et constructions privées», *Revue Générale de l'Architecture*, 1863, París, p. 178 i s.

13. Aquest era un tema candent a París. L'acusació mantinguda en molts diaris era que l'alça dels preus es devia a les obres d'esventrament de Haussmann. El prefecte va rebatre aquesta acusació en la memòria presentada al Consell del Sena en la seva sessió de 1860-1861.

parcel·les o soterrats, i en canvi els tramvies havien d'anar pels carrers –superant la discussió que hem seguit en el procés de concreció de les bases de l'eixample de Barcelona.¹⁴ Daly no es vol pronunciar en la polèmica classificació del sistema de vies ferrades, que ell, però, entén com un únic sistema:

que ces lignes (de ceinture) soient souterraines ou établies sur arcades, comme a Londres, ou posées simplement sur le sol des voies publiques comme dans la plupart des cités américaines; qu'elles soient desservies par des locomotives à vapeur ou par des chevaux, ce sont là des détails du problème que nous ne nous proposons pas d'examiner ici. Mais nous insistons sur la nécessité d'un système de voies ferrées plus ou moins concentriques, et [...] se rattachant au système général des railways de l'empire.

Ja hem insistit massa en l'ampliació del mercat del sòl en parlar de Barcelona per seguir tot el que diu Daly de París, que és fonamentalment el mateix. Però interessa fer ressaltar que, ja en aquesta època, apareix la referència a la ciutat jardí, de procedència britànica. Com en tants altres temes, sembla que la reflexió d'aquest mitjan segle XIX avança tots els temes que es desenvoluparan sistemàticament a l'inici del XX amb el naixement institucionalitzat de la disciplina urbanística.¹⁵

El sistema ferroviari havia de ser, doncs, complex, per permetre els diferents tipus de viatge, i calia la separació de trànsits. Amb la seva construcció es podria promocionar la urbanització perifèrica i «ramener les loyers à des chiffres plus modérées» i, establint un import als concessionaris, «la ville, trouverait une très-grande source de revenu».

13.2. LA TEORIA DE CERDÀ

Un cop esbossada la teoria urbanística de Cesar Daly, que si bé es formulà l'any 1862 era el fruit de la reflexió duta a terme a la *Revue Générale de*

14. A París, per aquesta època, el tren de circumval·lació, que inicialment només era per a mercaderies, s'havia obert als viatgers i havia ampliat el nombre d'estacions-baixadors intermedis. Vegeu DALY, «Percements...», *op. cit.*, p. 181, nota 1.

15. Daly deia que els francesos imitaven des de feia temps els britànics («nos voisins d'outre-Manche»), no tan sols fent *squares*, jardins anglesos i parcs públics, sinó que també «nous cherchons de plus en plus à diviser notre existence entre la Ville et la campagne». Per això s'havien urbanitzat i parcel·lat els boscos construint-hi «Villas et cottages» a Neuilly, Veisinet, Passy, Bainay, Billancourt, Villiers, Saint-Gratien, Bercy, Tréville, etc. El salt quantitatiu que havia experimentat a París la construcció d'habitatge privat havia permès un extraordinari avanç qualitatiu. Daly, autor de dos volums sobre l'estudi de «Nouvelles maisons de Paris et des environs, sous Napoléon III», era un entusiasta dels «arrangements ingénieux et du goût artistique de nos habiles architectes», que atribuïa a les grans possibilitats d'experimentació que s'havien obert. En això, el teòric francès també l'encertava. L'arquitectura més valuosa, més moderna del segle XIX es troba, efectivament, en les cases per a habitatge, en la reflexió sobre la seva distribució i agregació i en l'elaboració d'una tipologia amplíssima construïda d'acord amb l'estatus social de l'usuari, però sobretot, de la seva localització urbana.

l'Architecture des dels anys quaranta, cal tornar a Barcelona i plantejar si realment aquella teoria era tan diferent de la de Cerdà. Tot i que apuntarem els principals motius de conflicte, cal advertir que, vist en perspectiva, són més nombroses les coincidències, que, com ja hem dit, comencen pels temes que tracten i per la delimitació que fan de la nova teoria urbanística.¹⁶

Disposem de la primera part i de la que segurament hauria de correspondre a la quarta part de la teoria de Cerdà, però encara ens falten la segona i la tercera. Segons el mateix autor, el primer tom –dels publicats per Estapé– tenia com a objecte estudiar com s'havien format les ciutats i mostrar l'origen, el desenvolupament i la història de la urbanització, i per tant era una mena d'introducció, i el segon tom era una estadística de Barcelona i en ell l'autor anunciava una segona i una tercera part que haurien de seguir a la primera –en un inèdit tercer tom– i que correspondrien a la teoria i al tecnicisme, cosa que significaria que no ens són encara conegudes:¹⁷

[...] hemos tenido necesidad de establecer primero una teoría, y exponer luego los preceptos y reglas conducentes a reducir a la práctica los principios científicos. Tal es el objeto de la PARTE SEGUNDA, consagrada a la exposición de la teoría, y de la TERCERA, destinada al tecnicismo, reservando para la CUARTA el desarrollo del ejemplo práctico aplicado a Barcelona.¹⁸

Rest a saber fins a quin punt Cerdà realitzà o no el pla que s'havia marcat, segons el que anunciava a la introducció, i al final del seu tom primer. Els documents trobats recentment, que són l'aplicació a Barcelona i per tant correspondrien a la quarta part, tenen prou incisos i precisions teòrics i tècnics per pensar que es tracta d'un material en brut, a l'efecte de la definitiva publicació, i coneixent l'obsessió de sistematització de l'autor, amb el qual s'haurien d'elaborar les tres parts últimes de la *Teoría general*.

Fos com fos, Cerdà construí la seva teoria en tres fases, que es corresponen amb l'avantprojecte del 1855, només d'eixample, el projecte del 1859, d'eixample i de reforma, i el pla del 1863 –que analitzarem en el proper capítol–, amb la introducció definitiva del tren i el tramvia a la ciutat i el reconeixement dels valors de centralitat.

16. Vegeu Ildefons CERDÀ, *Teoría general de la urbanización*, Madrid, Imprenta Española, 1867. (Edició facsímil a ESTAPÉ, *op. cit.*)

17. L'autor mateix afirma, referint-se a l'estadística: «Este trabajo de descomposición servirá al propio tiempo al lector, como me ha servido a mi, para adquirir un conocimiento lúcido y exacto de las bases sobre que descansan los principios de la ciencia urbanizadora, y las reglas del arte que ha de aplicarla, lo cual le preparará para la comprensión de la teoría, así como el tecnicismo, objeto de las partes siguientes.» Vegeu CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 17.

18. Vegeu CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 814. Cerdà donava tal importància a l'estadística que la considerava «punto de partida, mas interesante para llegar con todo acierto posible a la fundación de una teoría urbana. Por esto, antes de tratar de esta en el TOMO TERCERO, destinamos el SEGUNDO a la exposición estadística que constituye como el complemento del tratado de urbanización considerada como un hecho». CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 815.

La seva reflexió se centrà en la qüestió de la malla, vies i «intervias», i en els límits al creixement urbà. En un primer moment (any 1855) utilitzà raons bàsicament higièniques per dur a terme una reflexió sobre els components físics de la malla amb un nivell de maduresa molt considerable. En canvi, la reflexió sobre els límits del creixement era encara molt primària i, en reduir-se a la fundació d'una nova ciutat, no entrà en aspectes de localització, que li haurien permès de relacionar amb l'estructura urbana i el seu desenvolupament alguns dels objectes de la seva atenció, com l'habitatge obrer. Hem vist com ho corregia en el projecte del 1859 i hem suposat que ho feia impulsat per la necessitat de respondre a les idees de Reynaud i a les propostes de l'Ajuntament de Barcelona, elaborades per Garriga. Al pla del 1859, Cerdà ja relacionava l'àmbit i l'estructura del pla amb la localització industrial i la reforma urbana. Però en incorporar la Diagonal, creava involuntàriament un centre fictici a la plaça de les Glòries que al projecte del 1863 corregirà, tot reconeixent els valors de centre de l'antiga ciutat, mentre concretarà la forma d'una ciutat magatzem a l'eixample.

La primera part de la *Teoría general*, en ser un text articulat i sistematitzat (diríem hipersistematitzat) i en ser una generalització, permeté al seu autor superar les immanències de tot tipus que la discussió barcelonina comportava. Si Daly generalitzava la seva experiència parisenca en considerar que totes les ciutats al seu nivell eren assimilables a una capital, Cerdà també generalitzà la seva experiència barcelonina quan considerà objecte del seu estudi la transformació d'una ciutat sense atributs de jerarquia urbana. La *Teoría general* demostra, en l'àmbit general, els mateixos prejudicis de Cerdà respecte al valor de capitalitat de Barcelona. Però la relació amb la ciutat objecte de les seves experiències va més enllà, tal com intentarem fer veure a continuació.

La part primera de la *Teoría general* està dividida en quatre llibres amb una funcionalitat específica. El llibre primer parla dels orígens de la urbanització i és una crònica com totes les que sempre han contingut els tractats d'arquitectura. Serveix per dir que «antes que existiese pueblo alguno, existía ya la urbanización», perquè l'origen no està en la nació, sinó en l'individu, que necessita de l'habitatge com una segona pell i que és «el primer element constitutiu de la urbanització», que posteriorment es desenvolupa per l'instint de sociabilitat i per la necessitat d'ajuda mútua.¹⁹ Amb aquesta consideració sobre la nació i l'individu, Cerdà vol inscriure la transformació de la ciutat moderna en un cicle històric molt més llarg que la deslligui de la seva inevitable capitalitat en la nació-estat, etapa històrica que cal superar. En això, la teoria de Cerdà s'inscriu en una tradició de l'arquitectura i l'urbanisme moderns en general que consideren una necessitat —que paradoxalment és històrica— aïllar la reflexió disciplinària del context històric.

El llibre segon és l'anàlisi del desenvolupament de la urbanització i defineix graus progressius de complexitat de la urbanització (elemental, combinada sim-

19. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 35. Sobre la crònica dels orígens als tractats vegeu Françoise CHOAY, *La Règle et le Modèle*, París, 1980.

ple, heterogènia, composta), que, al seu torn, es subdivideixen en fases que, per exemple, per al primer grau són la «troglodítica», la «ciclòpia» i la «tugúrica», que al seu torn es subdivideixen en fases, corresponents a diferents tipus d'allotjament. Però l'ordre cronològic es trenca en el segon grau quan s'estableixen tipus purs i potser inexistents d'urbanització, segons el tipus d'activitat. Aquests tipus estan fora de la història i només serveixen per aclarir els criteris d'anàlisi que s'han d'utilitzar en tractar d'organitzacions més complexes.²⁰ Malgrat això, els quatre tipus de societat amb urbanització elemental homògena es corresponen a moments primigenis d'aparició progressiva i, també, de progressiva densificació. Més precisament, a cada tipus correspon una trama urbanitzadora progressivament més densa (entrevies²¹ més petites). La classificació que fins aquí fa Cerdà té molts punts de contacte amb la que havia fet Jaumeandreu per explicar el desenvolupament de l'economia, i coincidia amb la d'alguns teòrics alemanys anteriors de l'escola proteccionista.²² Però en lloc de continuar amb l'anàlisi, fins a situar en la història la ciutat que pretén transformar, Cerdà s'atura en el que anomena urbanització simple però heterogènia per definir un moment privilegiat de la civilització en què l'home estava ben allotjat en una ciutat «ruritzada» (tot recollint el paradigma que havia definit Monlau anys abans). Aquest paradigma és el que Cerdà considera la primera urbs pròpiament dita, ja que és la primera que incorpora la divisió social del treball. A partir d'aquest paradigma original, analitza les derives que en les diverses cultures històriques conegudes es produeixen (grega, fenícia, romana, feudal, araboespanyola, hispanoamericana), i les analitza d'acord amb la dosificació d'aquells tipus ideals simples, per a cada cas. El llibre segon del tom primer de la teoria no és, a pesar de les aparences, una crònica històrica real; el seu objectiu últim és definir el paradigma de la urbanització «ruritzada» i la seva posterior degradació, en una operació idèntica a la que els tractadistes neoclàssics —que Françoise Choay ha considerat falsos tractadistes— feien per explicar la degradació de l'arquitectura romana i la necessitat de la seva restauració.

El llibre tercer és segurament el nucli de la teoria general, i és sens dubte d'un gran interès. Es titula «Examen analítico del estado actual de la urbanización».

20. Cerdà és plenament conscient d'aquest ahistoricisme de les urbanitzacions combinades simples: «Comprendemos que, a poco de haberse formado las diversas agrupaciones sociales y urbanas, hubo de ser sumamente difícil, casi diríamos imposible, que una tribu o pueblo originariamente cazador, por ejemplo, conservase por mucho tiempo las costumbres típicas [...] sin que surgieran [...] nuevas costumbres que hiciesen necesaria la intromisión de otros elementos heterogéneos, como los del cultivo, de la ganadería y de la industria [...]. Sin embargo, aun cuando fuere necesario prescindir algún tanto del rigorismo de la verdad histórica, sería siempre muy conducente graficar esas combinaciones elementales simples que forman un verdadero tipo de urbanización, a fin de que cuando después más adelante examinemos las combinaciones mas complexas y complicadas, podamos en medio de tanta confusión discernir los diferentes tipos elementales que entran en ellas, y los que en épocas sucesivas hayan ido predominando, infundiendo en la urbanización un carácter particular» (CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 89 i 90).

21. *Entrevies* és la traducció de l'*intervias» que utilitzava Cerdà.

22. Vegeu paràgraf 2.1.

El capítol primer serveix per delimitar l'objecte de l'anàlisi a les seves vies i als seus habitatges, descartant altres possibilitats. Però el capítol que aquí ens sembla de més interès és el segon, titulat «Partes principales y accessorias en que se ha de considerar dividido el terreno de asentamiento de una urbe». Ens ho sembla perquè és una anàlisi geogràfica molt fina i té aquests apartats: I. De la Comarca; II. Dels suburbis; i III. Del nucli urbà. Diu Cerdà que

[...] se nos presentan en el ámbito de cualquier urbe que se quiera examinar, tres grandes divisiones definidas por la acción urbana que se ejerce en razón inversa de las distancias. Hacia la periferia, hay lo que llamamos comarca; después mas hacia el centro, se ven los suburbios; y en el centro mismo, el núcleo urbano. Estas tres cosas distintas entre sí, forman verdaderamente lo que debe llamarse una urbe.

La teoria dels tres recintes ja l'hem vist expressada anys abans per Fourier i, a Barcelona, per Rovira i Trias l'any 1846. Ara és utilitzada per Cerdà com una divisió morfologicotopogràfica dels diferents tipus de comarques: de «divisoria», de «ladera» i «al fondo de una cañada», incloent entre les últimes aquelles que tenen un riu navegable o les «comarcas urbanas adyacentes al mar». Aquesta divisió dóna una gran varietat de tipus:

Ahora bien, esa gran variedad de comarcas urbanas y de asentamiento de urbes, no es, no puede haber sido efecto de una casualidad, sino resultado de una elección deliberada porque, y dígame lo que se quiera, donde ha intervenido el hombre, todo lo que es producto de actos humanos, ha de tener su razón de ser en la voluntad deliberada del hombre que lo produjo; eso que se llama casualidad, si es admisible para explicar algo, que lo dudamos, no podrá nunca bajo ningún concepto explicarnos satisfactoria y filosóficamente lo que el hombre ha hecho. Lo que sucede es, que la investigación de las razones y causas de la existencia de una cosa, no se presenta siempre a la mano, exige estudio, y la pereza que rehuye el trabajo de la investigación, se aviene fácilmente a todo, y se da por satisfecha invocando el acaso que había de ser o un fatalismo tiránico, avasallador, destructor despiadado del libre albedrío y de todo cuanto de él emana, o viene a reducirse a una variedad insigne, un nada.²³

Potser en aquesta llarga citació hi podem trobar la grandesa i els límits de la teoria cerdiana. L'esperit positivista, la fe en la ciència newtoniana clàssica, la fe en el progrés científic i en la capacitat per explicar qualsevol fenomen el fan rebutjar, també en les ciències socials, el recurs a l'atzar sense deixar lloc a la política i al dret d'equivocar-se dels col·lectius humans. Potser és aquesta manera d'entendre la ciència positiva el que ens allunya de Cerdà, i ens apropa, avui en dia, a Patte o a Reynaud, que consideraven l'atzar com l'element justificatiu de l'origen de la ciutat i de la seva forma (Patte), o com un dels elements que calia

23. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 213 i 214.

tenir en compte (Reynaud). Aquesta és també una de les discrepàncies de Cerdà amb la teoria de Cesar Daly i amb la pràctica professional de Garriga.

Les ciutats, per Cerdà, es caracteritzen per la localització topogràfica de la comarca que les envolta, i si les ciutats de carener («divisoria»)²⁴ són militars, i les de conca o tàlveg («cañada») són agrícoles i productives, les de vessant són de transició. La història de la humanitat, que és la de la urbanització, seria el camí des del cim de les muntanyes fins al mar. A les ciutats de la costa és on es produï la barreja entre pobles que havien seguit trajectòries i velocitats diferents de transformació. Per això hi preval l'esperit mercantilista.²⁵ Si a les ciutats de mar (Barcelona) el mercantilisme és la característica predominant, a les ciutats travessades per un riu navegable (París) l'element agrícola, l'industrial i el mercantil estan en equilibri, i si aquest últim ha prevalgut ha estat basant-se en els altres dos. En arribar aquí, Cerdà diu que no vol citar noms concrets de ciutats:

Nosotros, que no debemos descender a estudios concretos, nosotros, que no pudiendo escribir monografías de la urbanización de cada localidad mas o menos notable, procuramos cuidadosamente no citar siquiera nombres propios, pues las citas indican cierta preferencia que en nuestro trabajo no podemos tener ni tenemos, nosotros hacemos, a nuestro modo de ver, lo bastante con poner en manos de nuestros lectores esas indicaciones generales acerca del origen y carácter de cada clase de comarcas urbanas, indicaciones que quizás podrán ser, como otro hilo de Ariadna, un medio adecuado para emprender, sin riesgo de incurrir en graves errores, ciertas investigaciones históricas que han acometido, sin resultado las mas de las veces, personas de no escaso talento.²⁶

Malgrat el to misteriós de Cerdà, és més que possible que aquestes persones «de no escaso talento» que investigaven sobre una ciutat travessada per un riu navegable fossin els redactors de la *Revue Générale de l'Architecture*, la qual cosa confirmaria la hipòtesi d'un enfrontament dialèctic.

La part més suggeridora del capítol segon, des del nostre punt de vista, és, però, la que tracta dels suburbis, on Cerdà en fa una classificació dels diferents tipus i distingeix els suburbis formats per atracció viària, per causes industrials, per causes administratives i els formats com a mitjà d'expansió urbana. Es tracta d'una anàlisi molt original i rica sobre un dels fenòmens més característics de la ciutat moderna. La característica comuna dels suburbis seria que es formen per

24. «Ciudad de divisoria» és una expressió emprada per Cerdà. Es refereix a les ciutats que es localitzen en la carena o partició de vessants.

25. «[...] al paso que esas ciudades descollaban por sus empresas marítimas, el espíritu mercantil que en ellas predominaba, avivaba la producción de todos los artículos que la comarca podía ofrecer, ora como hijos del suelo, ora como artefactos de la industria. En resumen, en las comarcas marítimas la savia de la vida urbana que arranca del mercantilismo, aviva y empuja a los elementos agrícola e industrial, manteniéndolos, empero, siempre subordinados al que en tales localidades les ha dado el ser y la vida.» CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 227.

26. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 223.

defugir algun dels inconvenients que presenta la ciutat o amb un objectiu clarament parasitari. El seu futur és el de ser annexionats en el procés de creixement urbà del nucli central.

Son como esas erupciones que prueban en el cuerpo humano un exceso de vida, una plétora que sin ellas podría llegar a ser peligrosa. Son una necesidad imprescindible de toda urbe de recinto limitado y murado, a la cual proporcionan la indispensable expansión y holgura de que la privan las murallas. Son los preliminares de todo agrandamiento y, como si lo dijésemos, las avanzadas de la urbanización.

El tema dels suburbis porta així al de la limitació del creixement, i a unes reflexions sobre el paper dels camins de ronda, «que vienen a ser como el pedículo por donde estos apéndices reciben la sávia y el jugo que les da vida». ²⁷ Però com no s'ha comprès això, els camins, diu Cerdà, no estan preparats per acomplir el seu paper i «son simplemente lo que la administración ha creído que debían ser, una especie de paseo de cintura para comodidad y recreo de los moradores de la urbe». ²⁸

Molt més pobre que l'anàlisi de la comarca i la del suburbi és la que Cerdà fa del nucli urbà. N'analitza la forma, que pot ser lineal o concentrada segons si es forma al llarg d'una carretera o un riu en el primer cas, o bé d'un port, mercat o encreuament de diverses carreteres en el segon. També n'analitza la magnitud, però reconeix que no en pot dir gran cosa: «nosotros que lejos de tratar de establecer jerarquias de ningún género entre las urbes existentes, quisiéramos más bien ver borradas y olvidadas las que existen». ²⁹

Aquest rebuig és, tal com hem assenyalat repetidament, la característica diferencial de l'aproximació de Cerdà al fet urbà amb relació als seus contemporanis, i es tracta, com queda clar en aquesta citació, d'un postulat axiomàtic que no es pretén justificar i encara menys explicar. Així, en l'apartat que li correspondria explicar el nucli urbà, Cerdà fa una reflexió sobre els seus límits, que classifica de naturals o artificials i que, al seu torn, poden ser materials (camins de ronda, carreteres, canals de navegació o de reg, vies de trens «llamados de circunvalación», tanques de propietats al voltant de la ciutat, i, per fi, les muralles) o morals i imaginaris (burots per a impostos i termes municipals). Els límits naturals i alguns d'artificials no són en realitat grans obstacles, mentre que les muralles sí que ho són i molt odiosos. Aquí el to es converteix en polèmic i perd la fredor que fins ara havia mantingut i potser cal subratllar que la teoria de Cesar Daly no parla en cap moment d'aquest problema si no és indirectament. Les muralles com a límit d'una ciutat en creixement eren un problema específicament barceloní, i eren una temàtica pendent de superació i de lluita contra l'Antic Règim, tant si es mira des d'un punt de vista militar com si es mira des d'un punt de vista econòmic. La realització

27. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 242.

28. *Ibidem*.

29. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 249.

del passiu dels terrenys de les muralles per part de l'Estat està relacionada encara amb la fallida econòmica de la monarquia absoluta, que no s'havia superat, i cap altre país europeu amb projectes urbans de l'envergadura dels de Barcelona hauria anteposat aquesta realització a la potenciació del creixement urbà. Per això la teoria de Cerdà, que gira en gran part al voltant de la idea dels límits al creixement, perd el seu valor de generalització en el context europeu de l'època.

Del capítol tercer del llibre tercer ens interessa comentar només l'apartat titulat «De las vías urbanas o calles consideradas bajo el punto de vista de su origen y objeto», que és on realment es fa una certa descripció de la forma de la ciutat central i de la seva relació amb el territori. Cerdà caracteritza el sistema viari per analogia amb el fluvial.³⁰ Es tracta, doncs, d'un sistema jeràrquic, i en conseqüència estableix tres categories. La primera és la de les vies transcendents, «pues allí mismo donde al parecer acaba y fenece, allí mismo resucita y recomienza, y emprende de nuevo la misma u otra carrera diferente, viniendo a darnos en cierto modo una idea de lo infinito».³¹ En segon lloc, les vies urbanes, i, per fi, les «particulares». En aquest sistema jeràrquic es situa la ciutat:

La urbe, cualquiera que sea su importancia, considerada como un apéndice, accidente o agregado de la gran vialidad universal, no es en vigor más que una especie de estación o parador, más o menos extenso y dilatado, según sea el número de departamentos, talleres, depósitos y viviendas que lo constituyan.

Aquesta lectura és la que permet a l'autor de considerar qualsevol nucli urbà, amb independència del seu rang, com a objecte d'estudi únic, introduint un reduccionisme absolutament coherent amb la consideració de la ciutat com un «accident» per al sistema viari. Reduccionisme que encara funciona avui en dia com un dels tòpics de l'enginyeria del trànsit.

A partir d'aquesta definició (que avança d'altra banda formulacions com la de Le Corbusier de les «7 V» o les de Buchanan) Cerdà ens condueix per una «excursió» de descobriment de la ciutat deixant-se dur pels recorreguts d'una via transcendental en entrar-hi. És un viatge suggestiu, la descripció del qual no s'atura en arribar al centre sinó que continua sempre fins que la mateixa via recupera els seus atributs a l'altre costat de la ciutat, «a la cual sin embargo atraviesan hasta su periferia, a impulsos, por decirlo así, de la fuerza viaria que traen consigo del exterior».³² Evident-

30. Aquest apartat es troba a CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 335-361. En ell diu: «Un sistema viario viene a representar lo que en la cuenca de un río son, primero los regatos primitivos de las vertientes, los pequeños arroyos a que ellos afluyen; [...], y finalmente, el río que recoge las aguas de todos los riachuelos afluentes para conducirlos al mar» (p. 335 i 336).

31. *Ibidem*.

32. La citació sencera seria: «[...] nuestra urbe, como todas las que tienen alguna importancia, está cruzada por varias de esas vías transcendentales, algunas de las cuales sin embargo, no lo son en todo vigor mas que con respeto a su punto de partida, puesto que vienen a terminar y morir en el interior de la urbe, á la cual sin embargo atraviesan hasta su periferia, a impulsos, por decirlo así, de la fuerza viaria que traen consigo del exterior.» CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 241.

ment, l'enginyer no vol reconèixer el paper del centre d'una ciutat com a motor del moviment i activitat urbanes. Ara bé, és quan Cerdà analitza les vies pròpiament urbanes, seguint l'excursió d'exploració de la ciutat, quan apareix una reflexió més sòlida sobre el procés històric de formació de la ciutat i sobre la seva estructura. L'excursió el porta a descobrir la presència d'antigues rondes successives que formen una estructura d'anells al voltant del nucli primitiu, i unes vies tangencials radials que corresponen a les antigues portes, «por consiguiendo todo el resto de la urbe actual, no habrían sido más que los arrabales o suburbios de dicho núcleo que, creciendo y agrandándose con el tiempo, habría urbanizado todas estas afueras hasta los límites actuales».³³ En aquesta anàlisi coincideix amb Cesar Daly, però per Cerdà del que es tracta és de corregir aquesta trajectòria. En canvi, per l'arquitecte francès l'objectiu era la millora i perfeccionament d'aquest procés, que considerava «orgànic» i «natural», almenys per al nivell de civilització vigent a l'època.

Un cop definides les tres categories de vies i descomposta la xarxa, Cerdà en passa a analitzar les relacions («enlaces») dins de cada categoria i, finalment, les relacions entre les diverses escales en el que anomena «economia viària de la urbe». Per entendre el sistema de vies transcendents, diu Cerdà, cal seguir les de les diferents conques confluents fins als punts de trobada dels afores o de l'interior de la ciutat. En aquest darrer cas són més estrets per raó del preu del sòl, no compleixen bé la seva destinació i es produeixen les variants de circumval·lació.³⁴ Cerdà torna un cop i un altre a la reflexió sobre el camí de ronda i als límits que impliquen les muralles per al creixement urbà, per denunciar-ne la manca d'adequació a les necessitats modernes. El conflicte que es produeix en el camí de ronda entre les vies transcendents i les urbanes és el que permet a Cerdà de formular una idea base de la seva teoria:

Cada vía marcha desde su punto de partida al de término; queremos decir, desde una a otra cañada, o bien desde la cañada al centro de atracción viaria, si existe alguno en la localidad, por la línea más practicable y vial que no siempre es la mas recta, y no porque las vías no busquen siempre la rectitud, sino porque las más de las veces la topografía natural exigía inflexiones para eludir obstáculos que los esfuerzos individuales de los primeros que trillaron la vía, no habrían podido vencer, y aquí debemos hacer notar de pasada, que todos los trazados primitivos son obra de la planta humana que los trilló sin auxilio del arte. El artificio ha venido después, y por lo mismo no hay que buscar de él rastro alguno en las calles de lo interior de nuestras urbes antiguas. Quede, pues, consignado que, ni la rectitud de las enfilaciones, como así

33. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 343.

34. Per això «se ve con frecuencia á la vialidad trascendental verificar lo que con toda propiedad puede llamarse, escaparse por la tangente». CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 348. També diu: «Para encontrar mas fácilmente estas trazas [les de les vies transcendents a l'interior de la ciutat] [...] se hace preciso no pocas veces estudiar el sistema de vías rurales que rodea la urbe, e imaginarse la continuación de las mismas al través de los obstáculos [...]» (CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 350).

tampoco la anchura y demás condiciones viarias a que hoy damos y debemos dar grandísima importancia, son el distintivo característico de las vías urbanas trascendentales. No se les debe exigir mas que la correspondencia al rumbo que debió imprimirles la vía trascendental exterior que les dió origen, e impulsó su desenvolvimiento.³⁵

Aquesta reflexió, que trobarem repetida a la teoria urbanística posterior, en particular al «camí dels ases» de Le Corbusier, relaciona la història i la topografia amb l'artifici en un camp clos típic de l'arquitectura eclèctica de la segona meitat del segle XIX, però Cerdà, com Le Corbusier, la resol prenent partit per l'artifici, al qual «debemos dar grandísima importancia». Hem intentat fer veure com hi ha altres aproximacions que es plantegen aquesta relació de conflictes de manera més dialèctica. Per això, quan Cerdà pretén explicar com és la combinació entre els tres nivells de vies de les ciutats, reconeix que s'ha de limitar a descriure el sistema perquè no té els instruments per explicar-ne la seva gènesi: «para la cual tendríamos que pedir sus principios a una ciencia que todavía no hemos determinado, o sus preceptos y reglas a un tecnicismo, que no conocemos aun».³⁶ Aquesta explicació és el que pretindrà la *Teoría general* en les seves parts segona i tercera, que potser el seu autor no va arribar a escriure. Entra dins del possible que no ho fes per motius aliens a ell, però també que no en fos capaç o, dit en altres termes, que la teoria se li desmuntés en els anys successius quan, sembla que desenganyat, deixà de controlar la construcció de l'eixample i la reforma de Barcelona. No descartem tampoc que estigués escrit i no ens hagi arribat. Però en tenim un avanç en el llibre quart d'aquesta primera part on exposa la seva teoria basada en el mode de locomoció.

Sigui com sigui, el que Cerdà anuncia com una descripció freda del sistema —«En una palabra, tomamos inventario, y no hacemos doctrina»— es converteix en realitat en una sèrie de judicis de valor negatius sobre la disposició de les vies urbanes i «particularias», que considera que no responen a cap principi d'orientació ni d'interès veïnal o d'enllaç.

No entrarem aquí al que segurament és l'aportació més valuosa de Cerdà, que és l'anàlisi exhaustiva dels elements del sistema i del seu funcionament (vies i entrevies) car intentem centrar-nos en la idea d'estructura. En aquest aspecte estructural, cal apuntar una manca massa evident perquè no fos volguda pel seu autor. Ens referim a la dels monuments o equipaments centrals que no són d'intercanvi material o avituallament (estacions, ports, mercats) ni estan relacionats amb la higiene (cementiris, hospitals...). És a dir, la manca d'aquells equipaments que només es donen a partir d'uns certs llindars de centralitat i, per tant, en aquelles ciutats que, a un nivell o altre, fan un paper de capital i com a tals tenen un paper en el sistema territorial. Els teatres, les borses, les universitats, els parlaments, els governs, per l'autor no són en cap cas destinacions finals ni orígens del sistema viari.

35. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, op. cit., p. 351.

36. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, op. cit., p. 355.

És inútil buscar en els apartats corresponents a la «Funcionomia urbana»³⁷ cap referència a una estructura territorial superior a la d'un conglomerat urbà qualsevol. Per això quan parla del funcionament de l'Administració³⁸ el descriu acuradament pel que fa a la intervenció en el control dels carrers (tant al sòl com al subsòl com en el «suprasòl»), o en el de les entrevies privades (de les quals diu coses molt semblants a les que havia dit Reynaud). Però quan es tracta «Del funcionamiento de la Administración en los sitios y en objetos concernientes al buen servicio de la población o vecindario contenido en la urbe», comença per advertir que «tendremos que limitarnos a tratar, y este muy someramente, del funcionamiento administrativo, en lo que se refiere a la economía doméstica y a la higiene».³⁹ En definitiva, es limita a comentar allò que segons el sistema administratiu de l'època era responsabilitat de l'administració local. I ja sabem que en el cas espanyol això era molt poc, o gairebé res.

13.2.1. LA CIUTAT DE TRANSICIÓ

Molt més interessant per al nostre objectiu és el contingut del llibre quart, titulat «Razón histórico-filosófica de la manera de ser de la urbanización actual», on defineix la ciutat de transició. Dedicava el primer capítol a fer una història de la ciutat o, més precisament i segons paraules del seu autor, una filosofia de la història de la urbanització.⁴⁰ Per fer-la, defineix unes fases d'acord amb el mitjà de locomoció disponible en cada època. Aquestes fases són: primer, la que correspon a la «locomoció pedestre»; segon, «locomoció eqüestre»; tercer, «locomoció rastrera»; i quart, «locomoció rodada», que es divideix en simple i perfeccionada. Cada una d'elles es caracteritza per una forma urbana específica que, per exemple, en el cas de la fase eqüestre explica així:

Para tener una idea justa y cabal, así de la disposición de las intervias en la época que nos ocupa, como de la urbe en esa época, basta fijar la vista y la consideración sobre un plano catastral o particulario, especialmente de los alrededores de una urbe, que es donde el terreno ha sufrido ya regulares trituciones, y figurarse convertidos en calles las líneas divisorias entre una y otra propiedad. Este es seguramente el «facsimile» mas apropiado a una topografía urbana primitiva. Tanto es así, como que estamos seguros de que al que haga la esperiencia, ha de sorprenderle la semejanza extrema que habrá de descubrir entre dicho plano y el de muchas de nuestras viejas urbes.⁴¹

A les successives fases, els condicionaments tècnics dels sistemes de locomoció respectius són cada cop més rígids i exigeixen canals especials que

37. CERDA, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 590 i s.

38. CERDA, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 651 i s.

39. CERDA, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 665.

40. CERDA, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 677.

41. CERDA, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 207.

obliguen a reformar la ciutat i, al mateix temps que hom millora en comoditat, imposen límits a la llibertat. Això, segons Cerdà, explica filosòficament i satisfactòria «la coexistencia en una urbe antigua de todas las vías y medios auxiliares adecuados a todas las locomociones», perquè l'home no renuncia als sistemes anteriors, que li donen accés a llocs inaccessibles per als nous sistemes.⁴²

En conseqüència, en el capítol següent Cerdà estudia les reformes i transformacions «verificadas en las urbes al pasar de una a otra época». És aquí on defineix el que anomena la ciutat de transició. Per això aquest capítol segon del llibre quart de la teoria cerdiana és el més interessant per a la nostra investigació i també ho devia ser per als seus contemporanis barcelonins. I és que en aquest capítol, malgrat no citar-la, es fa evident que parla de la seva ciutat, i a mesura que s'apropa a les transformacions que imposa la «locomoció rodada perfeccionada» —és a dir, el tren—, la literatura de Cerdà va prenent cos i vivesa. Aquesta impressió es deu al fet que des de la primera pàgina es refereix a una ciutat existent i real, a la seva reforma i ampliació d'acord amb els interessos de la propietat individual enfrontats als col·lectius; una ciutat que anava agregant noves propietats construïdes de la perifèria —que «han conservado en la urbe sus mismos límites, sus mismas formas y magnitudes»—, mentre els privats reformaven i milloraven l'interior «dentro del limitado círculo de su acción» i segons les noves necessitats. Les conseqüències de l'acció dels privats van ser en un primer moment tan importants que obligaren a la col·lectivitat a donar forma a una administració que «en nombre del interés público, pusiese por un lado coto a los abusos del individualismo, y por otro estableciese reglas fijas a que todos tuviesen que subordinarse en lo sucesivo».⁴³ El raonament porta Cerdà a plantejar-se el concepte de necessitat, cabdal en el debat vuitcentista:

Pero estas necesidades no eran fijas, estacionarias, siempre las mismas, sino que iban aumentando, creciendo, presentándose a cada momento otras nuevas, con distinto carácter y exigencias diferentes. ¿Y qué hacia entonces el hombre para acudir a esas nuevas atenciones?. No destruía todo lo existente para levantarlo después de nuevo, a tenor de las nuevas necesidades; sino que todos sus cuidados y su afán primero, era conservarlo, mejorándolo, eso sí, y acomodándolo a las circunstancias que se presentaban.⁴⁴

42. «Este fenómeno de que tendremos ocasión de hablar con más extensión en el capítulo que sigue, significa que el hombre montado sobre su caballo, sin dejar de reconocer y apreciar las inmensas ventajas que su nueva conquista le proporcionaba, *no por esto quiso renunciar* a las que le ofrecían los senderos y veredas que a fuerza del continuo tránsito había trillado, y que le proporcionaban el acceso a lugares a que con su cuadrúpedo no podía alcanzar.» CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 710.

43. Arran d'això —en una referència velada a París («en los países y urbes en los que había una Administración vigorosa»)—, Cerdà critica que, en nom del bé públic, s'haguessin fet obres de gran envergadura que, sense resoldre els problemes, s'havien de cobrir amb nous impostos «siempre gratiosos» o bé amb préstecs «no menos onerosos y sensibles», que només es justificaven per no saber ni poder fer altra cosa. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 744.

44. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPE, *op. cit.*, p. 745. Si per Cesar Daly «allò existent» era molt respectable, i la destrucció del patrimoni, un drama, sovint inevitable, i fins i tot una riquesa que calia conservar en el cas dels monuments, per Cerdà només és una rêmora i anhela una «reforma profunda y completamente radical».

El que és curiós és que Cerdà, que al llarg de la seva *Teoría* explica sovint l'espiral de creixement constant de les necessitats de reformes a mesura que ho permeten les possibilitats ofertes pels nous mitjans de locomoció, no ho considera cap drama, com hem vist que feia Cesar Daly.⁴⁵ I no ho fa perquè aquesta llei històrica constant en tots els processos de transformació anteriors, de l'època pedestre a la rodada, no té per què complir-se en la transició a l'època de la locomoció rodada perfeccionada –que per ell és la definitiva. Perquè si el drama del canvi ineludible té un inici en una època d'estabilitat, cal suposar que té una fi en una altra època de perfecció i de llibertat que com aquella primera serà d'urbanització «ruritzada». En aquest sentit, és fàcil de trobar referències a la *Teoría* del tipus de la que segueix:

Podrá parecer extraño, pero no por esto deja de ser verdadero, que en todos los adelantos civilizadores que la humanidad ha conquistado, a cada progreso que ha conseguido, ha perdido un nuevo quilate la urbanización rurizada que es la única verdaderamente natural, cómoda y adecuada al organismo del hombre y de la familia. La urbanización ha corrido la misma suerte que la libertad individual, la que ha sufrido constantemente nuevas mermas a proporción que la cultura y la civilización han progresado.⁴⁶

En qualsevol cas, les ciutats antigues de totes les èpoques havien hagut de reformar-se per poder competir amb els nous suburbis, davant l'aparició inexorable dels nous mitjans. I quan en lloc de reformar-se es limitava a envoltar-se d'un camí de ronda, la ciutat quedava relegada en favor dels suburbis, que, en canvi, en fer-se segons el nou sistema, esdevenien més potents i actius –«Allí no eran reformas urbanas las que se realizaban: era la formación nueva de una urbe nueva, para un elemento nuevo».⁴⁷ Això era precisament el que Cerdà feia amb

45. Així per exemple, «En el primer momento se creyó todo terminado, todo fueron satisfacciones y plácemes que bien pronto se convirtieron en quejas y lamentaciones; porque la misma buena acogida que a la vialidad rodada se dispensaba, hizo que instantáneamente se aumentase el número de sus instrumentos de locomoción, y que acreciesen sus dimensiones y volúmen, y que desarrollasen mayor velocidad, siendo, al propio tiempo, considerablemente mayores los pesos transportados. Y arreciando, entonces, nuevas y mayores necesidades, se reconoció que todas las reformas y mejoras anteriormente realizadas, eran insuficientes, inútiles, nulas, y que era preciso y urgente, por lo mismo, emprender otras nuevas [...]». CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 775.

46. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 758.

47. Així per exemple, en el pas de la locomoció equestre a la rodada, «Urbes hubo, y no pocas, que recibieron muy mal y a regañadientes, como suele decirse, la nueva vialidad, y algunas llegaron hasta a cerrarle sus puertas; y ella sin embargo con todo se conformaba, penetrando poco donde no se le ofrecían las condiciones precisas para su funcionamiento, y limitándose a servir a los suburbios de aquellos centros urbanos que con insigne ingratitud se negaban a recibirla [...] La urbe que mayores consideraciones dispensaba al carromato, le abría en torno sus muros, por su ronda exterior o tal vez interior [...] Y lo que antes era una barriada de mezquinos casuchos, y tal vez de repugnante aspecto, iba creciendo y desarrollándose en nuevas calles todas regulares, todas adecuadas a la nueva vialidad, de la cual habían recibido el ser, y de la cual seguían recibiendo todos los elementos de existencia. Allí no eran reformas urbanas las que se realizaban: era la formación nueva de una urbe nueva, para un elemento nuevo.» CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 761 i 763.

el seu projecte d'eixample de Barcelona: una ciutat nova per a un element nou. I la ciutat vella havia de posar-se al dia si no volia córrer la mateixa sort que la de l'exemple teòric:

¿Como aquellos nucleos antiquísimos, algunos de los cuales remontan su fundación hasta a los tiempos inmediatos al diluvio, como esos grupos urbanos que constituyeron en otra época orgullosos municipios, han podido llegar a ceder su supremacía a esas nuevas barriadas, levantadas ayer, como quien dice, y que no tienen al parecer título alguno a ese predominio que de hecho y de derecho ejercen?.⁴⁸

Curiosament, Cerdà respon a aquesta pregunta atribuint el fenomen a la possibilitat que tenien els suburbis de créixer il·limitadament, i responsabilitza les muralles de la falta de reforma del centre antic. En cap cas fa esment de la major dificultat i de les resistències «objectives» i físiques que la ciutat antiga posa a la seva reforma. A part de les muralles, l'única explicació vàlida per Cerdà és «el religioso respeto que en aquella época se profesaba a la propiedad particular».⁴⁹ A pesar de tot, les reformes es van fer inajornables, però es feren sense un pla general, «de manera que aún hoy cabe asegurar que la red viaria de una antigua urbe es todavía el geroglífico de la historia de su formación». Si Reynaud havia trobat possibilitats evocatives en constatar-ho, Cerdà només hi veu un símptoma d'incapacitat per a la transformació futura. A pesar de tot, com hem dit, la ciutat es va anar reformant carrer per carrer, de manera que si hi havia carrers que encara no permetien l'accés de vehicles era perquè s'hi resistia la seva naturalesa topogràfica, i per això «Las pocas que quedan de estas últimas condiciones, parecen conservadas como recuerdo monumental de lo que fué la urbe en su primitivo origen».⁵⁰ Cal fer ressaltar que en un dels poquíssims casos, sinó l'únic, en què apareix el concepte de monumentalitat en la *Teoría*, aquest concepte és aplicat a aquells carrers «impossibles» de la ciutat antiga.

Cerdà –que pressuposa que les reformes radicals i generals són sempre rendibles– no entra en la valoració dels costos, malgrat la cura i el detall amb què estudia en aquest capítol les nombroses reformes dels elements urbans al llarg del temps –cosa que fa amb una capacitat incisiva molt considerable. Per aquest motiu, el futur que dibuixa té quelcom d'irreal. La ciutat no hi és vista com una cosa sòlida ni com un lloc d'enfrontament en què els interessos privats i els col·lectius mereixin matisacions. La societat sobre la qual opera Cerdà és d'una simplicitat aterridora. Precisament per això s'oposa a qualsevol jerarquia urbana: la ciutat que s'ha de reformar i el suburbi amb el qual competeix han de tenir tots els carrers iguals per escurçar el camí cap a la nova societat lliure i «ruritzada». Malgrat això, no pot eludir de parlar dels mitjans econòmics i, en un moment

48. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 773.

49. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 780.

50. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 786.

donat, explica com es tingué la felix idea d'establir la legislació d'expropiació forçosa, per fer front a la resistència de la propietat privada,⁵¹ que si bé permeté de fer les reformes, ocasionà unes despeses tan altes que s'hagueren de dividir els carrers en un ordre jeràrquic segons amplada per rebaixar els costos generals i concentrar les inversions en els importants. Afegeix: «Es de notar que estas distinciones inícuas se sancionaban al propio tiempo que en la esfera política, se proclamaba cada dia mas alto el principio de igualdad ante la ley, ante la Administración y ante la sociedad.»

Hem vist com Cerdà, en els anys immediatament anteriors, en elaborar les seves bases econòmiques per a la transformació de Barcelona, havia intentat superar aquesta situació mitjançant la proposta d'expropiació de franges laterals; també hem vist com aquelles bases no van ser aprovades pel Govern. Durant els anys següents Cerdà continuà buscant solucions a aquest problema de la comissió que l'Ajuntament va formar per estudiar els mitjans per dur a terme la reforma. A la *Teoría*, Cerdà remet la solució d'aquest aspecte a les parts que no es van publicar.⁵² No és estrany que no es publicuessin, ja que la solució tal com ell la plantejava sobrepassava els límits de qualsevol societat liberal decimonònica.

El caràcter transitori de la ciutat que Cerdà ens proposa queda clar en l'últim capítol publicat de la seva *Teoría*. Es tracta d'un capítol molt curt que pretén ser, a la vegada, conclusió de la part publicada i enllaç amb la *non nata* teoria pròpiament dita i es titula «De las reformas y transformaciones verificadas en las urbes, para prepararlas a la transición de la época de la locomoción rodada ordinaria, a la de la perfeccionada». El seu contingut es pot imaginar millor si el relacionem amb el Pla de Barcelona de 1863, que comentarem a continuació i és la conclusió lògica de la seva teoria. Només en farem ressaltar dues coses.

En primer lloc, el caràcter inexorable de la transició amb relació al tren. Si fins aleshores la locomotora no havia entrat a la ciutat, Cerdà està convençut que ho farà aviat i que cal preparar-se, perquè en el fons tothom ho desitjaria. Amb el tren ha de passar el mateix que amb els sistemes analitzats prèviament, i tots els «homes urbans» voldran veure la locomotora «funcionando por el interior de las urbes, por todas las calles, por enfrente de su casa, para tenerla constantemente a su disposición». I encara que no es pugui dir quan serà, el que és cert és que després d'alguns experiments, temptatives i evolucions, «la locomotora acabará por urbanizarse, y no queremos decir domesticarse e individualizarse, a fin de evitar que los hombres poco reflexivos y superficiales nos tachen de escribir una novela del "Mundo tal cual será"». Davant d'aquesta llei històrica indefugible, cal actuar per evitar que vagi en detriment de la causa de les llibertats individuals i col·lectives.

Anàlogament als anteriors, tot el capítol vol fer evident la relació inversa que hi ha entre el progrés de la urbanització i la llibertat individual. A mesura que

51. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 792.

52. Vegeu el que diu a la pàgina 807, on remet a la part segona, «donde empezaremos a exponer los medios científicos y técnicos, teóricos y prácticos que para remediar los males presentes de las urbes y prevenir otros análogos, pueden y, en nuestro concepto, deben emplearse».

l'anàlisi s'apropa als temps més recents, en què el fenomen augmenta, la crítica es fa més incisiva. L'aparent paradoxa d'aquesta situació s'explica, segons Cerdà, quan es té en compte que a mesura que millora la mobilitat i augmenta la població, es necessita ampliar l'espai de circulació a costa de disminuir l'espai disponible i augmentar la densitat, sobretot perquè les ciutats continuen essent emmurallades. L'acció administrativa, en millorar la vialitat i jerarquitzar els carrers, empitjora l'habitabilitat (la paraula és de Cerdà) tot millorant l'aspecte exterior dels carrers. Propietaris i administració són en aquest cas còmplices, els uns perquè treuen un aprofitament superior dels seus solars, malgrat haver-los disminuït, i l'altra perquè així augmenta «lo que se llama riqueza pública y materia imponible».⁵³ Els únics que en pateixen són els llogaters a mesura que disminueixen les comoditats i el benestar i augmenten els lloguers. Per aquest motiu les ciutats han arribat a un estat que Cerdà qualifica de «deplorable magnificencia».

Por otra parte, el ornato público, el aspecto del conjunto iba ganando de una manera admirable. Cada intervias parecía un palacio, y las calles un tanto anchas y mejor alineadas, sobre todo las de primer orden, las privilegiadas, las que habían de visitar los viajeros, más que calles parecían paseos. Y la Administración [...], plantaba árboles y construía jardincillos donde quiera que encontraba para ello espacio.

La contradicció entre progrés de la urbanització i llibertat individual, o entre magnificència pública i habitabilitat privada, s'ha de resoldre, segons Cerdà, amb la futura actuació de les administracions. Per això creu necessari destinar l'últim apartat del capítol a analitzar els mitjans econòmics emprats per portar a terme la reforma, però en realitat el destina a denunciar els propietaris de ser els màxims beneficiaris dels recursos públics destinats a les reformes, aconseguits a través d'impostos indirectes o arbitraris que ha pagat tothom.⁵⁴

En segon lloc interessa comentar el que Cerdà diu de com s'ha de fer la transició de la ciutat. Insisteix un i altre cop que la seva és una època de transició, però no té cap problema a prefigurar-ne el futur. Si, com hem vist, Cesar Daly no volia entrar a definir com s'urbanitzaria el tren, és a dir, si seria subterrani, elevat, a nivell, amb locomotora o de tracció animal, Cerdà sí que ho fa:

53. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 803. Segons Cerdà, en el moment en què escriu: «El conjunto de las urbes ha experimentado una verdadera transformación, mejorando tan notablemente sus formas y aspecto exterior, como ha disminuido la comodidad y bienestar de la familia y del estado. Todo lo que sea primera vista, todo ha mejorado: lo que no se vé, lo que se esconde y encierra en el interior del hogar doméstico, esto es lo que ha perdido mucho, muchísimo en el trueque.» CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 801.

54. «[...] todos han contribuido a pagar las reformas y mejoras urbanas que todos habían de disfrutar, si bien que algunos, de una manera mas especial, directa e inmediata, además de lo que como parte integrante del público les correspondiera, y que esta desigualdad, no tanto debe lamentarse por la iniquidad que encierra, como por haber sido un obstáculo a la realización de la general y completa transformación de las urbes [...]»

Unas veces se han levantado los ferro-carriles por encima del nivel de los tejados, y otras se los ha hecho subterráneos por debajo de los cimientos de las construcciones [però a la llarga] se abriran, ¿quien lo duda? otros más al nivel del suelo, si no arredrase a los constructores la cifra representativa de las expropiaciones.

Per explicar la transició, Cerdà retorna al tema d'aquell article de Cesar Daly dels anys quaranta que havia reproduït el *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* sobre la ciència i l'art. Però Cerdà adjudicà la ciència a l'eixample i l'art a la reforma de la ciutat antiga:

[...] no hemos encontrado más que dos medios que puedan conducir a una solución satisfactoria. Es el primero, entregarse enteramente en brazos de la ciencia, obedecer ciegamente sus luminosas inspiraciones, y prescindiendo de todo lo existente, y sobreponiéndose a todo linaje de preocupaciones, llevar al terreno de las realizaciones sus inconclusos principios. Es el segundo, el de buscar en el ingenio y en el arte, sin olvidar, empero, los principios de la ciencia, medios y recursos que, conciliando lo existente con las exigencias de lo que es, y dentro de un plazo no muy largo se presiente ya que ha de venir, coadyuben y secunden y apresuren la transición de una a otra época, de una a otra manera de ser. El primero se presenta desde luego como conveniente y hasta necesario para las nuevas fundaciones y ensanches no limitados de las urbes: el segundo parece a primera vista el mas adecuado a las reformas. Uno y otro, sin embargo, se encuentran tan íntimamente enlazados, que el segundo no puede existir sin el primero; y el primero sin el segundo sería incompleto, y solo podría producir resultados prácticos de reducida importancia.⁵⁵

Aquest llibre l'hem escrit amb la vista posada en aquesta darrera frase —la que comença «Uno y otro [...]»—, on Cerdà explica que la reforma de la ciutat vella no es pot separar del creixement. Si bé Cerdà ja havia esmentat allò que entenia per relació entre la ciutat vella i la nova en escrits anteriors —en particular en el seu projecte de 1859, que va reaparèixer durant la nostra investigació—, es feia difícil de copsar el que realment volia dir sense disposar del contrapunt de Garriga, sense entendre el conflicte que enfrontà aquests dos homes a la primera meitat dels anys seixanta. No es tracta aquí d'avaluar qui tenia raó perquè el marge és tan petit que cap en la matisació de Cerdà quan diu que el segon mitjà és l'art però afegint «sin olvidar, empero, los principios de la ciencia». Sí que hem intentat entendre les raons de cadascú. Si el sistema per aconseguir-ho ha estat massa llarg i feixuc, en demanem excuses al lector.

55. CERDÀ, *Teoría general...*, dins ESTAPÉ, *op. cit.*, p. 814.

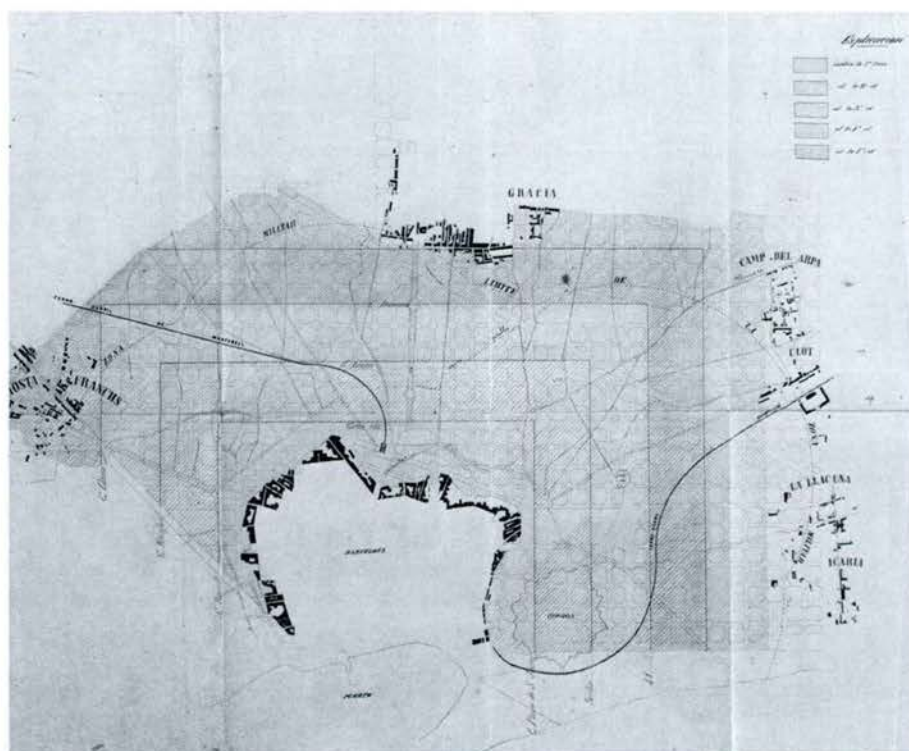


FIGURA 42. A. Rovira i Trias, «Plano General sobre la división del Ensanche en zonas parciales y clasificación de obras», 17 de gener de 1868. Tinta color sobre tela, 190 × 60 cm. Escala 1/1.000. AA. 129-A1.

14. LA FI D'UNA DIALÈCTICA

14.1. EL PLA CERDÀ DEL 1863. LA CONCRECIÓ DE LA CIUTAT MAGATZEM I EL RECONeixEMENT DE LA CENTRALITAT

Cap a les mateixes dates en què l'Ajuntament demanava a Garriga que estudiés la reforma de la Barceloneta, el Govern autoritzava Cerdà, per la Reial ordre de 23 de desembre de 1862, perquè desenvolupés el seu «Pensament per a l'enllaç i servei recíproc dels moviments marítim i terrestre amb aplicació especial a Barcelona». Cerdà presentà el seu *Avantprojecte d'enllaç de les vies marítimes i terrestres, i docks, tallers i basars de la ciutat de Barcelona* el 23 de juliol de 1863, en el qual proposava, entre moltes altres coses d'interès, la demolició total de la Barceloneta per situar-hi les dependències i edificis d'una estació d'intercanvi, amb les corresponents grans infraestructures i dotacions.¹

L'avantprojecte de Cerdà passà a informe de la Junta Consultiva de Camins el 20 d'octubre de 1863, que el va examinar en sessió de 21 de març de 1864, va emetre dictamen el 6 d'abril del mateix any i va proposar per unanimitat la seva aprovació des del punt de vista «facultatiu», però remetent-lo abans –per poder formular un judici complet– a les autoritats i corporacions que haguessin d'opinar. En conseqüència, es trameté el 27 d'abril de 1864 al Ministeri de la Governació per tal que la Junta Consultiva de Policia Urbana dictaminés, car afectava l'eixample de Barcelona.

L'any 1864 la Junta Consultiva de Policia Urbana es va trobar sobre la taula dos projectes de reforma de la Barceloneta, el de Garriga i l'avantprojecte de Cerdà, totalment contradictoris entre si. No hem pogut saber quina fou la resolució definitiva; si més no, el cert és que trigà molt temps a prendre-la perquè l'any 1867 la polèmica sobre la Barceloneta encara continuava als diaris de Barcelona.

1. Vegeu Archivo Central de la Administración (Alcalá de Henares). Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, 380-1005, núm. 63. Registro General, entrada 7 d'abril de 1864.

A més de llarga, la polèmica a la premsa va ser també bastant intensa. Hi participaren tots els diaris de la ciutat, que, en general, acusaven Francesc Daniel Molina i Cerdà d'haver fet conxorxa per especular amb els terrenys de la Barceloneta. Les notícies de la premsa no aporten en aquest cas informació que ajudi a valorar les propostes per si mateixes, i si s'hi pot apreciar la gran acceptació de què gaudí el projecte de Garriga i el rebuig generalitzat que mereixé el de Cerdà és perquè moltes d'elles provenien dels propietaris del barri o d'altres persones no menys interessades directament en la qüestió.

D'altra banda, l'afer coincideix cronològicament amb els primers intents d'obertura dels carrers de reforma, amb l'aprovació i posterior derogació del pla de reforma de Garriga per a la ciutat i amb la discussió dels projectes del boulevard. Tots ells motivaren l'enfrontament entre Cerdà i Garriga, que, per les mateixes dates, fou expulsat de l'Ajuntament. Sembla que ho forçà Cerdà, que n'era regidor a l'època, però Garriga tornà a ser acceptat immediatament gràcies al fet que alguns regidors rectificaren el seu vot. El que és evident és que l'any 1865 l'enfrontament entre Garriga i Cerdà –aquest últim amb l'ajut de Francesc Daniel Molina– era públic i notable, i va sortir a les planes dels diaris. Si pel que hem dit no ens ha d'estranyar que Garriga rebés suport dels propietaris de l'interior de la ciutat, això no el fa sospitós de connivència amb ells.

Deixant de banda les anècdotes i des de la perspectiva pròpia de la història de l'urbanisme, l'episodi de la Barceloneta no deixa de tenir els seus punts d'interès. Val a dir que si per a Garriga comportà l'oportunitat definitiva de definir un model alternatiu d'eixample –el seu–, per a Cerdà representà una oportunitat similar. Així, a partir de la reforma de la Barceloneta, Cerdà construí un nou model de ciutat, ja que dibuixà una nova proposta de xarxa de trens interurbans, i en conseqüència reorganitzà uns aspectes tan importants per a ell com el de l'agregació d'illes i el de la seva ocupació. Vegem-ho en el seu *Avantprojecte d'enllaç de les vies marítimes i terrestres i docks, tallers i basars de la ciutat de Barcelona*.

Tot i que no s'ha localitzat l'avantprojecte redactat per Cerdà, en podem conèixer el contingut a través de l'informe de la Junta Consultiva de Camins. Sabem que estava compost per una memòria, plànols i perfils. Un dels plànols és sens dubte el que acompanya aquest treball i que ja ha estat publicat anteriorment però sense relacionar-lo amb aquest avantprojecte.² Hem elaborat uns dibuixos interpretatius que es poden veure en els esquemes 7.1-7.4.

En conjunt es tracta d'una proposta molt ambiciosa d'estructuració de Barcelona com a gran ciutat portuària. Per això es crea una gran estació, que ocupa la Barceloneta i el front de mar del Poblenou, i una circumval·lació de la ciutat amb una línia fèrria que enllaça totes les que surten de Barcelona. Segons Cerdà, la gran estació prevista només podia situar-se a la Barceloneta si es volia comunicar bé el transport per mar amb el transport per terra, i més en particular

2. Vegeu el plànol publicat per Manuel Torres *et alii*, *Inicis...*, op. cit., a la p. 200.

amb els trens. Cerdà assegurava que això portaria moltes dificultats per l'oposició dels propietaris de sòl del barri, tot i considerar que no hi havia res de valor. En paraules seves:

En cuanto a la población llamada Barceloneta, transformación de las chozas en que se albergaba en época no remota la marinería, separada de la ciudad y próximo al fondeadero en que se hallaban las naves, reúne tan malas condiciones en su disposición general, como en la escasísima dimensión transversal de las manzanas que ha sido siempre imposible establecer en aquellas reducidas construcciones, talleres, ni almacenes de los que puedan considerarse como accesorios indispensables del movimiento del puerto; añadiendo que dichas construcciones como viviendas tienen para este objeto las peores condiciones que puedan imaginarse.

Ara bé, com que sabia que es presentaria oposició, donava l'alternativa d'ocupar els terrenys de la Ciutadella amb la seva proposta d'estació, si bé feia veure que no tenien els mateixos avantatges pel que feia a la connexió amb el port:

no siendo dudoso para el autor que esta fortaleza desaparecerá, en breve como hace tiempo lo reclama la Ciudad de Barcelona, en cuyo caso la realización del proyecto será beneficiosa al estado dueño de los vastos terrenos que aquella demolición dejará disponibles.

La reordenació del traçat ferroviari, que tant preocupava Cerdà, havia estat enunciativa en el projecte de Garriga, la qual cosa no implica en cap cas atribuir-li'n la paternitat, ja que l'afer estava sense resoldre, com també ho estava la referència als tramvies que Garriga havia utilitzat en el mateix projecte. Ara bé, la idea de reconvertir els terrenys de la Ciutadella (per situar-hi un estació central de trens) sí que havia estat proposada reiteradament per l'arquitecte del Masnou des del projecte de 1854.

En la proposta de Cerdà la circumval·lació ferroviària té origen a la Barceloneta i passa per les hortes de Sant Beltran; tangencialment a Sants, puja pel carrer de Rocafort fins al carrer d'Aragó i, seguint-lo, travessa el futur eixample per baixar pel carrer de Sardenya fins al mar, on tomba fins a trobar altra vegada la Barceloneta. Al llarg d'aquest recorregut es crea una gran zona de servei del barri industrial del Raval situada a les hortes de Sant Beltran. Aquesta zona la proposa perquè els trens no poden entrar en el teixit del barri, contràriament al que passa a l'eixample, on pot dissenyar un model molt més integrat, que en realitat representa la reelaboració de la seva malla. A l'eixample, Cerdà feia passar el tren deprimat –per tal de no encreuar-se amb els carrers a nivell– i pel mig d'unes «superilles». L'edificació en planta subterrània es situaria a nivell de les vies del tren, i la planta baixa, a nivell del carrer, com a magatzem, botiga o taller. L'edificació dels pisos, que seria perimètrica a les superilles, ocuparia dos o tres dels costats de cada illa originària. Aquest sistema es repeteix amb la

disposició de dues línies fèrries «traverseres» en els carrers de Mallorca i Rosselló, amb la qual cosa queda una franja de sis illes de gruix entre els carrers de Consell de Cent i de Còrsega i des de Sants fins al Clot, caracteritzada com a zona industrial. Aquesta franja és molt més prima en els costats de l'anell de circumvallació, que coincideixen quasi estrictament amb els llandars dels termes municipals de Sants i de Sant Martí.

L'avantprojecte és absolutament coherent amb les idees exposades en la *Teoria general* pel seu autor el mateix any, i, com el projecte d'eixample anterior, representa una concreció molt valuosa d'aquella teoria. D'altra banda, avança imatges molt familiars a la teoria urbanística i a les metròpolis de començament del segle XX (per exemple, la «Berlino di pietra»).

Però el més interessant és assenyalar que amb aquest avantprojecte Cerdà revisa alguns dels seus postulats, adequant-los a les exigències de radioconcentricitat respecte al barri antic i, sobretot, introdueix una zonificació a l'eixample que, per tant, l'obliga a renunciar a aquella voluntat d'unitat funcional del teixit urbà.

La comparació entre aquest projecte i el projecte original de l'eixample presenta gran interès si ens atenem a qüestions com ara la desaparició de les illes assenyalades com a equipaments, la nova disposició de l'edificació, o la localització de les superilles no lligades als ferrocarrils,³ que tradueixen una reconsideració i a la vegada una concreció de la seva idea de ciutat magatzem.

Pel que fa als temes que aquí ens interessin, hem d'assenyalar els següents punts:

1. Les superilles travessades pel ferrocarril no tenen un caràcter estrictament industrial. Segons Cerdà, aquesta morfologia permet la barreja d'usos industrials, comercials i residencials de manera harmònica. Aquesta barreja, que és la que realment s'ha donat a la ciutat de Barcelona, denota la idea cerdiana de ciutat, mercantil i menestral, on l'habitatge dels pisos seria la residència dels industrials i dels comerciants usuaris de la planta baixa i soterrani i que en són els propietaris. En canvi, la franja d'illes al voltant de la Gran Via no està servida pel tren i sembla més una ciutat residencial i terciària.
2. La disposició de l'edificació en aquesta franja central de la ciutat té un sentit paral·lel a la Gran Via, mentre que en la zona del Poblenou o Gràcia, l'edificació acompanya i potencia els eixos perpendiculars, que conflueixen cap a la Gran Via i n'incrementen les capacitats d'afluència; d'aquesta manera es potencia aquest eix de creixement que lliga els punts significatius de la nova plaça de Catalunya, la de Tetuan i la de les Glòries.

3. El que és evident és que moltes de les disquisicions que s'havien fet sobre els jardins interiors de l'eixample de Cerdà s'han de revisar a la vista d'aquest avantprojecte.

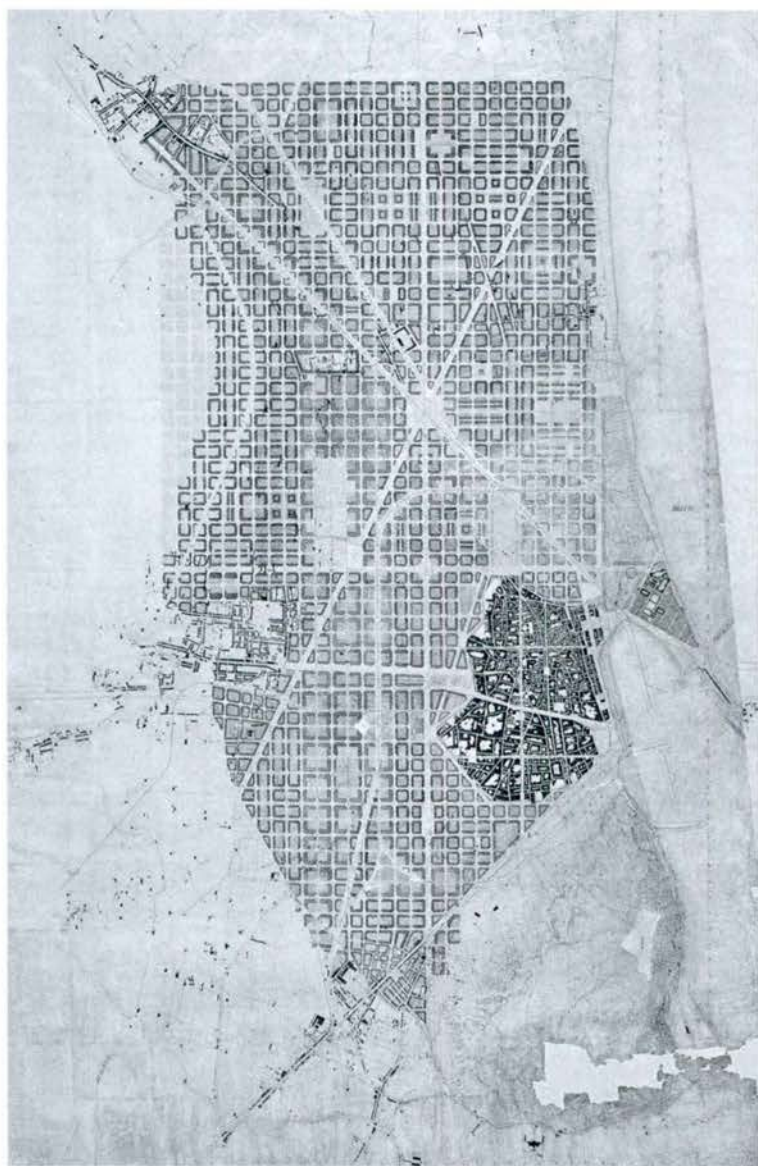


FIGURA 43. I. Cerdà. Plànol que atribueixo a l'«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, docks, almacenes y talleres de la ciudad de Barcelona», 20 d'octubre de 1863. (Expedient a Registro General, Alcalá de Henares, 380-1005. 4a 6.3.) Tinta sobre paper Canson entelat, 256 × 142 cm. Escala 1/5.000. MHC. Llegat Cerdà (només el plànol).

3. Es reconeix i es potencia el paper del Raval com a zona industrial.
4. El nou eix de circumval·lació industrial reconeix i limita el terme municipal de la ciutat de Barcelona.
5. Tota la Meridiana fins al port té un caràcter de via fèrria i, per tant, de servei, mentre que la Diagonal va sempre acompanyada d'edificació que conforma una façana contínua, la qual cosa assenyala el seu caràcter més formal.
6. La doble funció d'estació de mercaderies i de centre hotel·ler per a passatgers de la Barceloneta es correspon amb el caràcter diferent dels grans eixos que hi convergeixen: d'una banda la Meridiana, i de l'altra el doble eix de Via Laietana i passeig de Sant Joan, que a diferència d'aquella té façana contínua.
7. L'estació central d'intercanvi marítim terrestre només pot estar a la Barceloneta, i necessita tot el seu terreny, segons Cerdà. En conseqüència, obliga al seu enderroc.

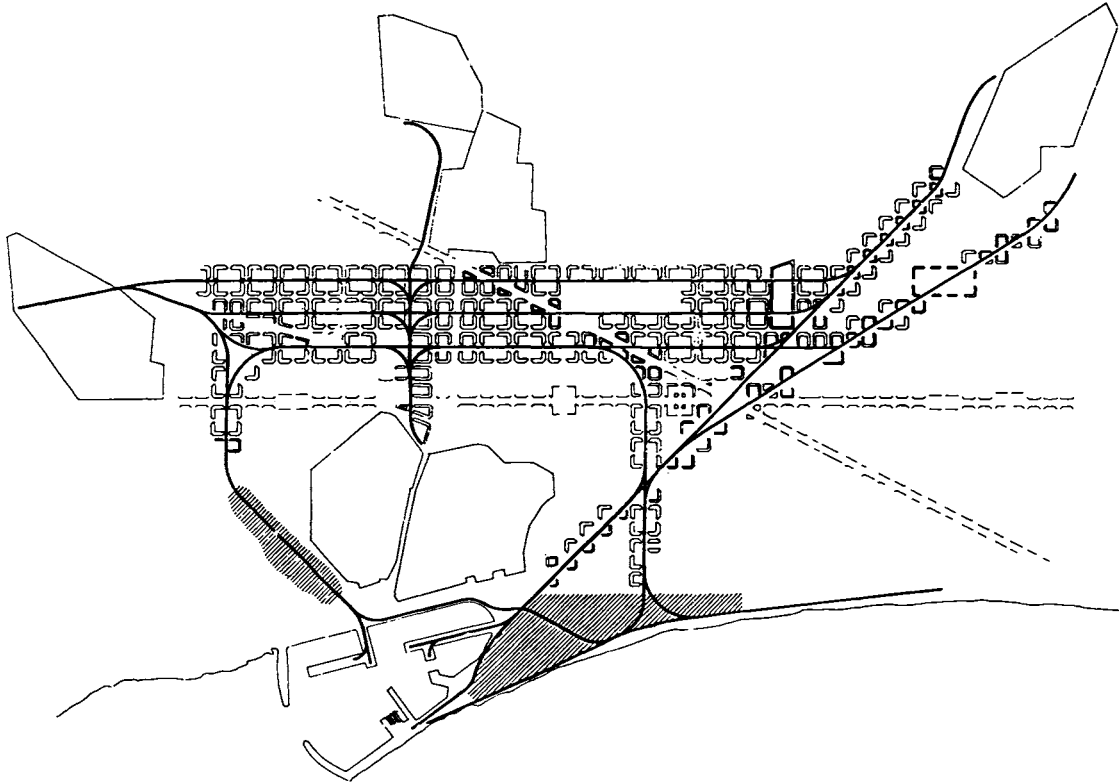
Si els dos primers punts desenvolupen i potencien la idea de l'eixample com a model d'estructura lineal centrat en l'eix de la Gran Via, en canvi els altres quatre punts en reconeixen la realitat topogràfica i administrativa, i defineixen un nucli central amb una composició complexa, on la plaça Tetuan pren un paper focalitzador com a encreuament del passeig de Sant Joan i la Gran Via. Aquest focus es connecta amb el passeig de Gràcia i la Rambla a la plaça de Catalunya, i amb el port a través dels terrenys de la Ciutadella. Es pot dir, per tant, que l'avantprojecte d'enllaç de les vies marítimes i terrestres de 1863 és, d'una banda, un aprofundiment en la idea de ciutat pròpia de Cerdà que conté propostes noves i d'un gran interès per a la història de les teories urbanes; de l'altra, és també un exercici d'adequació a la realitat que incorpora idees d'altres autors o imposicions municipals en la línia de la «domesticació» municipal del seu pla del 1859.

Quan el 1863 Cerdà presentà aquest avantprojecte s'acabava de fer la «batalla» del bulevard, que va enfrontar la ciutat magatzem de Cerdà a la ciutat capital i representativa de Garriga. Aquest avantprojecte respon a la necessitat de desenvolupar la seva idea de ciutat comercial, tot concretant-la, i demostrar-ne el seu realisme. És pel costat del realisme que Cerdà s'apropa a les idees dels seus adversaris. La seva ciutat magatzem l'hagué de proposar en els terrenys menys compromesos per les expectatives, que eren els més allunyats de la ciutat, en el límit del barri de Gràcia. Però per a això va haver de renunciar a la seva idea de ciutat morfològicament unitària. Havia de reconèixer la diversitat dels teixits antics, que calia reformar però no per homologar-los amb els nous, ja que aquests també eren diversos. D'altra banda, la Barceloneta havia de desaparèixer i no tant per la seva forma «viciosa», sinó per la seva localització en el lloc idoni per a la Gran Estació.

Només quedaria per definir el tractament que en aquesta ciutat «de transició» es donaria a la ciutat vella. L'intent d'obertura del carrer de Bilbao serà el pròxim i immediat episodi per consolidar el projecte de ciutat de l'enginyer.

ESQUEMA 7. PLA CERDÀ 1863.

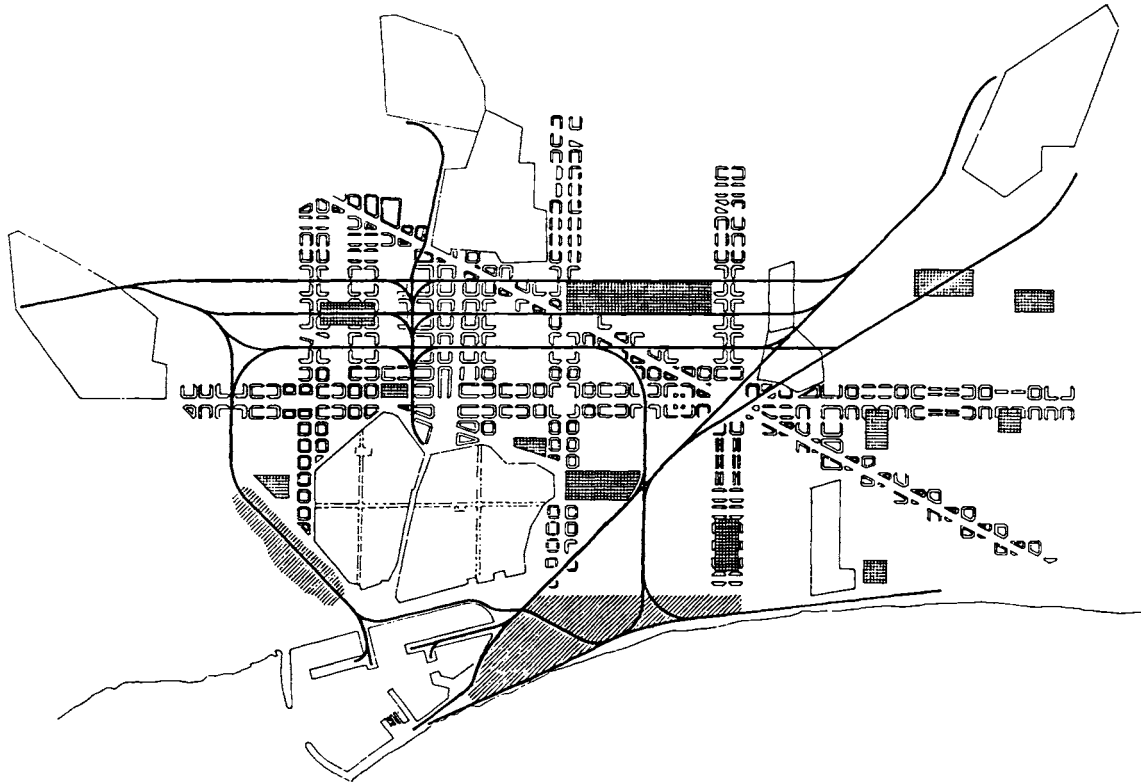
«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, y docks, talleres y bazares de la ciudad de Barcelona»



ESQUEMA 7.1. Esquema del tren de circumval·lació. Conversió de la Barceloneta en estació: estació de servei del Raval i localització de les illes amb patis d'intercanvi de mercaderies.

ESQUEMA 7. PLA CERDÀ 1863.

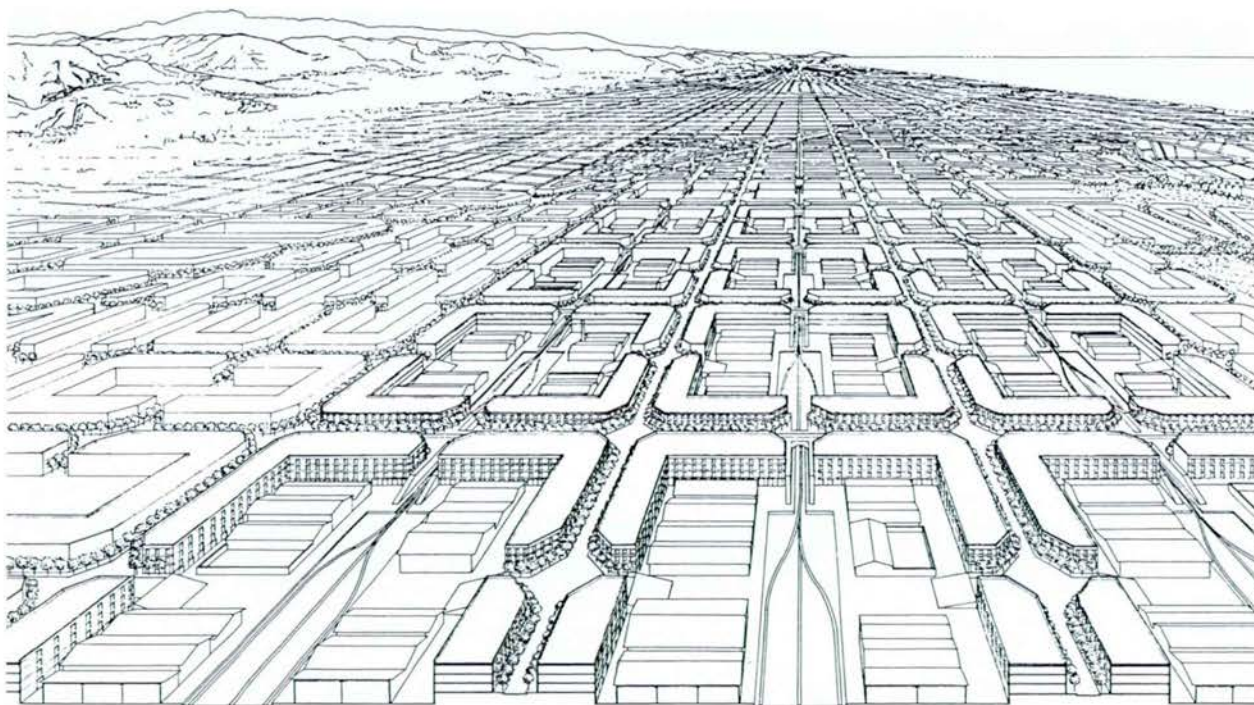
«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, y docks, talleres y bazares de la ciudad de Barcelona»



ESQUEMA 7.2. Localització dels principals eixos amb façanes alineades.

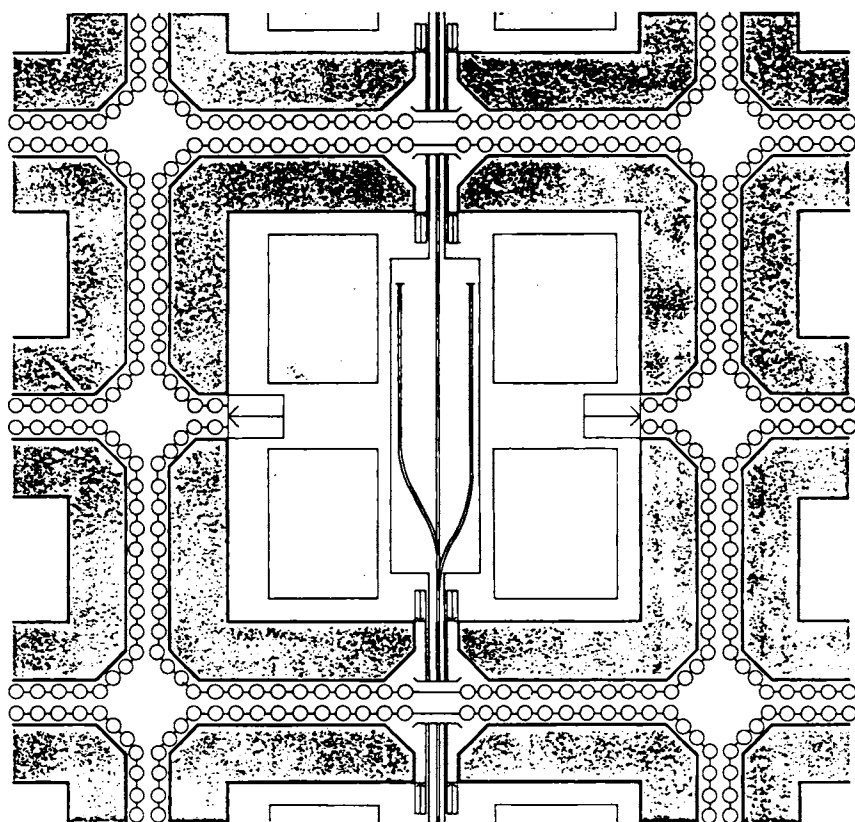
ESQUEMA 7. PLA CERDÀ 1863.

«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, y docks, talleres y bazares de la ciudad de Barcelona»



ESQUEMA 7.3. Franja d'illes amb grans magatzems.

ESQUEMA 7. PLA CERDÀ 1863.
«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres,
y docks, talleres y bazares de la ciudad de Barcelona»



ESQUEMA 7.4. Esquema d'agrupació de quatre illes. Edificació residencial feta en trama fosca. Magatzems, en trama clara. Baixadors de tren per a càrrega i descàrrega. Els carrers arbrats incorporen el tramvia.

14.2. EL PRIMER EPISODI DEL CARRER DE BILBAO I LA FI DEL PLA GARRIGA

L'expedient del Pla de Reforma de Garriga havia quedat empantanegat a Madrid, pendent de l'informe de l'Academia. Simultàniament a les discussions entre Garriga i Cerdà analitzades fins ara, l'eixample començà a construir-se i agafà una primera embranzida als anys que van de 1864 a 1866 sota el control estricte de Cerdà i la Junta d'Eixample i en el marc de la Llei d'eixample del 1864.⁴ El problema de l'enllaç entre les dues Barcelones es feia cada cop més urgent de solucionar, en vista que l'Ajuntament decidí d'obrir l'expedient de les tres grans vies del pla aprovat, que era el de Cerdà.⁵

El 14 de juny de 1865 la secció tercera encomanà als arquitectes Leandre Serrallach i Josep Artigas que calquessin del plànol general les tres vies més la franja de quaranta metres a cada costat i que estudiessin el pressupost de despeses de l'expropiació, especificant que només s'aplicaria a la «planta material» de les vies. L'ordre que se'ls assenyalava, i que denota l'ordre de prioritat, era el de començar pel carrer de Bilbao (actual Via Laietana), seguir per l'eix transversal, i en darrer lloc, el que travessaria el Raval (continuació del carrer de Muntaner). La comissió tercera, amb data 11 de juliol de 1865 i a requeriment dels arquitectes, puntualitzava que el plànol base havia de ser el que existia a l'arxiu aixecat per Miquel Garriga. El 9 de setembre de 1865, els arquitectes presentaven el plànol del carrer de Bilbao amb les parcel·lacions, que «demuestran por manzanas, las superficies expropiables, si dicha vía se desea realizar», i amb el cost de les expropiacions del sòl i de les cases, però assenyalaven que calia completar-ho amb el valor dels danys i perjudicis que la Llei d'expropiació forçosa determinava i que no es podia calcular sense disposar del plànol detallat de cada casa.⁶

D'altra banda, s'havia encomanat a Cerdà que estudiés el sistema econòmic, per tal de fer front a les expropiacions i indemnitzacions, el qual presentà tres possibilitats. La primera consistia a «sobrecarregar la propietat», i sense més explicacions es descartava. La segona, que consistia en l'expropiació de les bandes laterals i la seva posterior venda per pagar el cost total de l'operació, sistema que és anomenat de Cesari o napoleònic per Cerdà i contrari a la Constitució espanyola. Finalment, el sistema d'alienar el dret de servituds sobre la nova via a les finques que hi afrontaven, amb la possibilitat complementària de cobrir el dèficit possible amb l'excés del que produiria la contribució territorial els següents vint-i-cinc anys. Aquest sistema és el que ja havia aprovat la Junta de

4. Tal com explica Miquel COROMINES a la seva tesi doctoral, *Suelo, técnica e iniciativa en los orígenes del ensanche de Barcelona*, Barcelona, ETSAB, 1986. Vegeu també BASSOLS, *op. cit*

5. Acord de 17 de febrer de 1865. L'expedient correspon al 37-AI de l'AA sobre l'obertura del carrer de Bilbao, i ja posteriorment es poden consultar també els expedients 61 AE i el 382-b (foments) i també el 729 de l'AA.

6. Aquests plànols són els representats per Manuel TORRES *et alii*, a *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, p. 178.

Policia Urbana respecte a Madrid i per tant era quasi segur que també s'aprovaria per a Barcelona. Amb la doble base de la venda dels drets de servitud i de l'excés de contribució, es tractava d'aixecar un emprèstit «a cuyo fin podrá aplicarse al interior la legislación del ensanche».⁷

Cal recordar que l'acord pel qual s'inicià aquest expedient que comentem és del 17 de febrer de 1865, és a dir, pocs mesos després d'aprovar-se, el 29 de juny de 1864, la primera Llei d'eixample, que establia el sistema de transferència de l'excés de contribució de l'Estat a l'Ajuntament durant vint-i-cinc anys i la capacitat d'acudir al crèdit per raó d'aquests ingressos previsibles. Per tant, el que Cerdà proposava era d'aplicar el nou sistema de finançament de la Llei d'eixample al barri antic, però introduint-hi les millores que es preveïen en una proposta de reglament d'aquella llei feta per la Junta de Propietaris de l'Eixample de Barcelona en data de 22 d'octubre de 1864.

En efecte, el sistema de venda dels drets de servitud sobre la via era una proposta d'aquella Junta, com també ho era, i això interessa especialment de fer-ho ressaltar, la classificació de les obres d'urbanització de l'eixample en les d'interès general i les d'interès de «zona parcial». Entre les primeres, la Junta proposava «els carrers i places que constitueixen una artèria per comunicar, i unir la població antiga amb l'Eixample».⁸ Per això es proposava com a font d'ingressos l'increment de contribució durant vint-i-cinc anys sobre la propietat immoble de tot Barcelona i no solament del barri antic o d'una altra zona concreta, ja que la millora es considerava de caràcter general.

La reforma s'havia convertit en una qüestió exclusivament d'enllaç entre els dos «nuclis». A l'exposició enviada al Govern per a l'aprovació de les bases econòmiques, es justificava l'obertura de les tres vies com una conseqüència del gran creixement que tenia l'eixample, a més de basar-se en raons «d'higiene local» i de «viabilitat pública».⁹ La higienització del barri antic era una necessitat local, tal com s'havia demostrat amb l'epidèmia recent —especialment virulenta—, en què la mortalitat es limità quasi exclusivament a la ciutat vella, mentre que l'enllaç de la viabilitat era una necessitat general i «pública».¹⁰ El doble caràcter de les vies de reforma es traduïa, tal com hem vist, en un doble sistema de captació d'ingressos: d'una banda, els que aportaven els mateixos veïns per la compra de servituds de pas, vistes, etc.; i de l'altra, l'excés de contribució de tota la propietat urbana de la ciutat.

Aquest sistema, que era nou en el marc d'una ideologia radicalment liberal, seria el que successivament s'intentaria, amb petites diferències, per dur endavant la reforma de la ciutat antiga, i no seria fins a haver experimentat els seus

7. Sessió del 20 d'octubre de 1865. 37 A.I.A.A.

8. Per això l'expedient de referència està entre els expedients de l'eixample. Aquesta proposta està detalladament comentada a BASSOLS, *op. cit.*, p. 274.

9. Aquesta exposició és pràcticament igual a l'elaborada una setmana abans (5 de desembre de 1865) per la secció tercera, compost per Cerdà, Fabra, Mayol i Monteis.

10. Vegeu Bassols, *op. cit.*, p. 274.

límits amb l'obertura de la Via Laietana que entraria en crisi. A diferència del que s'assajà posteriorment, l'encarregat de dur-lo a terme en aquests primers intents havia de ser l'Ajuntament, perquè els privats no havien estat capaços de solucionar el problema de la higiene local. Calia que l'Administració intervingués, però com l'interès d'aquesta era el general, a partir d'ara el problema es plantejaria bàsicament com un problema de viabilitat.¹¹

Años hace que aumenta sensiblemente la viabilidad en nuestra populosa capital esencialmente industrial y mercantil, y las estrechas y tortuosas calles que aún se conservan desde su fundación no son en absoluto suficientes para las exigencias del tráfico (ni del lujo que el bienestar ha proporcionado a sus habitantes).

Subratllem que s'havia substituït la primacia de la higiene per la de la viabilitat, però sobretot s'havia substituït higiene per luxe. El barri antic s'havia de millorar, ja no per fer-lo habitable en abstracte, sinó per fer-lo habitable per a aquells que tenien un nivell de benestar i reclamaven uns luxes de què disposarien si es mudaven a l'Eixample. A partir d'aquí la ciutat vella seguiria un procés de degradació social ja que «el interés particular no ha sabido salir al encuentro de [las] dificultades», a menys que hi hagués una actuació pública, que en l'òptica liberal només podia donar-se si es considerava aquella part de ciutat com a «sistema general». La ciutat vella com a lloc especialitzat del centre institucional i terciari havia estat un dels punts fixos del projecte de transformació, almenys des dels anys quaranta, però ara que l'eixample s'anava construint, la seva reforma es convertia en una necessitat òbvia i urgent, motivada per la degradació del seu valor. A partir d'aquest moment es reforça la idea del centre antic com a lloc de representació general de la ciutat i es pogué començar a llegir com una part diferenciada d'una ciutat composta d'altres parts. Encara no s'havia arribat a considerar-lo com a patrimoni cultural col·lectiu; de moment, el que sí que s'anava aclarint era l'adjectivació de col·lectiu, però sense saber-ne el paper objectiu.¹² La crisi econòmica del 1866 i la mobilitat política que es desencadenà durant el sexenni no permetrien continuar l'expedient de l'obertura i congelarien temporalment l'èxode del barri antic de les classes altes. Quan l'any 1879 Baixeres reprèn el tema, ho fa en els mateixos termes i sense avançar en res el nivell de reflexió teòric.

11. «La higiene local y la vialidad pública encuentran doquiera los entorpecimientos consiguientes a la falta de recursos con que ha debido luchar para mejorarlas y puesto que el interés particular no ha sabido salir al encuentro de estas dificultades para arrollarlas y desvanecerlas con su irresistible empuje, cumple tal deber a la administración Municipal con tanto mayor motivo como que los estudios que desde la concesión del ensanche y reforma no ha cesado de hacer, han recibido de reciente una sanción severa con la epidemia que acabamos de experimentar.» Exposició de 18 de desembre de 1865.

12. Per això hauran d'enderrocar-se molts palaus i ambients amb l'obertura de la Via Laietana (vegeu la tesi de Xavier PEIRÓ, *Agents materials, autors dels projectes i referències tècniques de la Reforma urbana de Barcelona: 1879-1937. El cas de l'obertura de la Gran Via Laietana*, ETSAB, 1988).

El sistema econòmic proposat per Cerdà va ser acceptat plenament. Fins i tot Garriga i Roca, quan intervingué per esmenar el projecte, tal com tindrem ocasió de veure seguidament, afirmà que estava en tot d'acord en aquest aspecte. Però el sistema de la Llei d'eixample del 1864, a més d'ineficax i injust, va fracassar en el moment en què el cicle econòmic alcista es va ensorrar als anys 1865-1866. Això explica que l'expedient que estem comentant també quedés interromput en el mes d'octubre d'aquest darrer any.

El febrer de 1866, la situació econòmica ja feia preveure que el pressupost presentat per dur a terme les tres vies de reforma era de difícil acompliment. L'Ajuntament encarrega aleshores a Miquel Garriga un projecte alternatiu per realitzar dos trams d'aquelles vies i les redueix dels vint metres previstos a catorze metres. El primer tram era el del carrer de Bilbao des de la plaça de l'Àngel fins a Junqueres, i el segon, el de l'eix transversal des del carrer de Sant Joan (que quedà dins del carrer de Bilbao) fins al passeig del mateix nom.

Encara que l'encàrrec era de l'Ajuntament, l'inspirador no podia ser altre que Garriga mateix, ja que amb aquest projecte el que en realitat es feia era el seu propi pla de reforma, que en aquell moment es tornava a bellugar a Madrid en passar a informe de l'Acadèmia de Belles Arts.¹³ En efecte, la voluntat d'enllaçar el centre de la ciutat vella amb l'eixample central i de potenciar la connexió amb l'eixample de llevant, que encara no s'havia desenvolupat, menyspreant l'enllaç entre el port a través del centre de la ciutat vella, es corresponia totalment amb la idea de Garriga. Però no s'acabava aquí la coincidència: els trams d'obertura que es proposaven coincidien en la seva traça amb uns dels assenyalats per Garriga. De manera que no tan sols no contradeien el seu projecte sinó que el reforçaven i de fet iniciaven la seva realització.

Els arguments a favor d'aquest nou projecte s'expliquen en el Dictamen de la secció tercera de 9 de febrer de 1866.¹⁴

1. L'amplada de catorze metres «deja un ancho de calle suficiente para satisfacer las necesidades que aconsejan la abertura de tan importante vía». Per això es compara amb l'amplada de vuit metres del carrer de Ferran i amb els catorze de mitjana de la plaça de Santa Anna - Portal de l'Àngel, i torna a sortir el vell argument que l'excessiva amplada en un país meridional, molesta per l'excés d'assolellada. Però també en surt un altre de no tan vell, a saber: que també perjudica «a la propiedad, porque las tiendas, parte muy productiva de aquella, tienen menos estima en vias de capacidad desmesurada, como lo prueba en Barcelona mismo, el distinto valor de dichas tiendas en la Rambla y en la calle de Fernando». Aquest argument havia sortit en la discussió dels bulevards i en contra, aquell cop, de Garriga. Finalment l'excés d'amplada és car pel manteniment de la via.

13. Vegeu la «Tramitació del plànol» a l'apèndix sobre el Pla Garriga.

14. La secció tercera estava formada per Pla, Parellada, Mayol, Vidal, Torre, i altres. A.A. 37-A1.

2. La nova amplada permet la realització de l'obra, que amb la prevista originalment no seria factible, perquè es redueixen els costos d'expropiació i urbanització i en canvi es mantenen els ingressos, ja que els drets de servitud serien els mateixos.¹⁵

3. Convé començar pel tram entre la plaça de l'Àngel i Junqueres perquè aquella «constituye sin duda alguna uno de los puntos de más afluencia de Barcelona».¹⁶ L'obertura proposada és la que millor relaciona la ciutat vella amb la nova: «Hay que tener presente, además, que en el confín de la ciudad antigua se está construyendo una ciudad nueva, y que la vía que interesa más es la que mejor une los diferentes barrios de una misma población, ventaja que no puede echarse en olvido cuando se trata de designar una sección para empezar la reforma de Barcelona.» A més, els terrenys d'aquesta zona són més barats que entre el port i la plaça de l'Àngel, que tindrà més resistències per part dels propietaris.

4. És urgent de començar i acabar aviat l'obertura d'aquesta secció de la reforma, per tres motius: l'higiènic —«Barcelona ha sido castigada últimamente con el triple azote de una epidemia, una crisis mercantil y otra crisis de trabajo»—, el de donar feina als aturats i el de potenciar la circulació de capitals. Els dos primers motius són ja ben coneguts, però l'últim és nou en el tractament del tema i especialment significatiu. La potenciació de la circulació de capital a través de la inversió pública és una qüestió econòmica que indica una idea moderna en el context de la ciutat liberal que fins ara hem anat analitzant, i és ja en el camp urbanístic una certa aportació de l'experiència haussmanniana, i una necessitat que a Barcelona ha fet palesa la primera etapa de desenvolupament de l'eixample amb l'experiència de la descapitalització de les grans companyies d'eixample.¹⁷ En el cas concret del barri antic, vol dir també una circulació de la propietat. És a dir, es tracta que amb diner públic es pugui fer canviar de mans la propietat de la ciutat vella, en una operació anàloga a la realitzada per les successives desamortitzacions, en les etapes primeres de la revolució burgesa espanyola:

15. «La sección no quiere en este momento discutir acerca de si una via tal como hasta el presente se tenía proyectada, reúne mejores o peores condiciones que la vía rectificada; pero lo que es indiscutible a todas luces es la inmensa diferencia de una y otra con respecto a las probabilidades de ejecución», i a més, «Bajo este punto de vista el plan que acaba de examinar la sección es muchísimo más ventajoso que el primitivo, hasta el punto de que compensados prudentemente los cálculos probables de ingresos con los gastos, aun resta un considerable beneficio a favor de la municipalidad».

16. És interessant l'explicació que la comissió fa dels fluxos a la ciutat per copsar les dificultats d'enllaç amb l'eixample: «Dado que la vía debe comprender en definitiva el trayecto completo desde S. Sebastián a Junqueras, tenemos que al presente la circulación es más expedita entre el primer punto a la plaza del Angel que desde esta plaza al punto extremo o término de la via de reforma. El Paseo de Isabel II, la Plaza de Palacio, el Paseo de la Aduana, de San Juan y la calle de la Princesa, son a todas luces vias incomparablemente más anchas que los callejones verdaderamente laberínticos que desde la plaza del Angel conducen a Junqueras.»

17. Vegeu la tesi de M. COROMINES, *op. cit.*

[...] no puede caber duda respecto de que la expropiación de los edificios daría lugar a traslaciones de propiedad y a la circulación de capitales, empleándose no pocos de estos en valores u operaciones mercantiles, de que muchos se hallan privados por falta de capital circulante; del mismo modo que muchas personas tienen que renunciar a adquirir hoy propiedades inmuebles porque no les acomodan los sitios donde tendrían que adquirirlas, a los cuales las vías de reforma han de llevar movimiento y salubridad.

El mateix tipus de consideracions es poden fer per al tram de la via transversal que es proposava i que a més tenia l'interès de potenciar el moviment dels centres cap a llevant. Aquest, tal com veurem a continuació, seria un dels nous objectius de Garriga, que proposà a partir d'aquell moment de desplaçar el centre vers la plaça de les Glòries, centre geomètric del pla vigent de Cerdà.

El 16 de maig de 1866, per acord de l'Ajuntament, es tornà al projecte inicial d'obrir les tres vies. No és possible a través de l'expedient de referència seguir la possible discussió que això implicà en el si de la corporació, ja que els personatges no havien canviat substancialment. El governador civil no volia, però, fer arribar el projecte al Govern per falta de documentació. Serrallach i l'Ajuntament no consideraven necessari d'ampliar-la perquè no es tractava d'un projecte sinó d'unes bases econòmiques. Haurem d'esperar sis anys perquè la reforma es torni a plantejar un cop passada la inestabilitat política i la crisi econòmica.

L'11 de setembre de 1866 s'aprovà per real ordre el pla de reforma de Garriga. Però la redacció d'aquella disposició aprovatòria presentava algunes ambigüitats que van ser aprofitades per l'Ajuntament del moment, que no semblava estar gaire interessat a obrir un nou front de conflictes com el que representava el pla aprovat, i pocs dies després va decidir de formar una comissió per estudiar la situació. Si bé el 9 de novembre es deixà en suspens el pla, el mateix dia sis regidors demanaven que l'Ajuntament l'aprovés.¹⁸ De l'expedient municipal corresponent es desprèn amb evidència que va existir una forta lluita interna per aprovar o deixar en suspens el pla.¹⁹ Els regidors que demanaven l'adopció del Pla Garriga eren els mateixos que havien intervingut el febrer del mateix any per reduir l'amplada del carrer de Bilbao, i havien donat suport aleshores també a la proposta de Garriga d'obrir només dos trams dels eixos Cerdà.

Per fi, el 28 de desembre de 1866 s'aprova i s'anuncia la vigència del pla.²⁰ Anteriorment (7 de desembre de 1866) aquell grup de regidors havien demanat

18. Els regidors són Pla, Mestres, Moldella (?), Bech, Serratacor, Genovart, que junt amb Arus i Mayol hi tornaran en els mesos següents.

19. L'expedient a l'AA número 987, secció tercera «Pieza Z», que és una continuació del contingut a les caixes Garriga.

20. «Devuelto por la superioridad a cuya aprobación fué remitido el plano geométrico de esta ciudad con arreglo al cual habrán de levantarse en lo sucesivo los edificios, se hace publico [...], que dicho plano empezará a regir el día de mañana» (expedient 987, secció tercera, peça 2, p. 407). Es publicà al *Brusi, El Principado i La Corona* del dia 29 de desembre de 1866, i al *Boletín Oficial de la Provincia* del 2 de gener de 1867.

l'obertura de l'eix entre el pla de Palau i el carrer de Llúria. Però el 10 de gener de 1867 la secció tercera proposà de demanar al Govern Civil un aclariment de si valia la reforma de Cerdà o la de Garriga, que ho demanà al seu torn a la Reial Acadèmia de «esta capital», que opinà que perquè les reformes fossin executables calien uns tràmits previs, cosa que donà peu a interpretar que el pla no estava aprovat.²¹ A partir d'aquí hi hagué un enfrontament entre les seccions tercera i segona de l'Ajuntament sobre l'efectivitat de l'aprovació i sobre si s'havien de pagar a Garriga unes quantitats que encara se li devien per aquell treball realitzat sis anys abans. El pla fou «desaprovat» el gener del 1868; en conseqüència, tingué una vigència d'un any.²² Però els arquitectes municipals no es van donar per entesos fins al març, en què els ho comunicà oficialment l'alcalde. Just després de la Revolució de Setembre consta encara una instància de diversos ciutadans a la junta revolucionària perquè s'adoptés el Pla Garriga, entre altres motius per donar feina als aturats, però la secció tercera informà que seria massa car de dur a terme.

En la situació política i social dels anys següents la qüestió de la reforma i en general la transformació urbana quedarien relegades de l'agenda pública. Com a peça fonamental de la transformació de Catalunya, havia anat seguint totes les vicissituds del projecte de la burgesia industrialista des dels anys quaranta i fracassava també amb ell, juntament amb altres projectes d'estructuració del país. Cal fer ressaltar la coincidència entre els finals de les trajectòries paral·leles seguides pel projecte de transformació de Barcelona i el Pla de Carreteres. Efectivament, també seria la junta revolucionària la que enterraria el pla del 1848 i la Junta de Carreteres de Catalunya, els conflictes de la qual s'havien convertit en un obstacle insalvable. I és que ambdós projectes, el de transformació de Barcelona i el de la xarxa de carreteres, formaven part d'aquell disseny global d'un 'industrialisme català que amb la Revolució del 1868 s'enfonsava definitivament després d'haver-se anat erosionant durant deu anys.

Un dels textos més explícits quant a la relació entre les obres públiques i les ideologies econòmiques del segle XIX és, sens dubte, el de Pablo Alzola y Minondo corresponent al capítol tercer de la seva *Historia de las obras públicas en España*.²³ S'hi comenta la llei promulgada el 14 de novembre de 1868, dos mesos després de la revolució, i es ressenya l'exposició de motius, on

21. «[...] a tenor de la Real Orden de 11 de Setiembre de 1866, no pueden considerarse aprobados los planos formulados por Don Miguel Garriga, al efecto de ser exigibles y ejecutables las reformas en los mismos proyectadas sin que previamente consten cumplidos los trámites 3º y 4º de la Real Orden de 16 de Junio de 1854 y el del párrafo 9º art. 77, hoy 76, de la ley de 25 de Setiembre de 1863 reformados por R.d. de 21 de Octubre del año próximo pasado.» (Vegeu l'expedient citat a les p. 440 i s.)

22. Vegeu l'anunci al *Butlletí Oficial de la Provincia*, que anul·lava la validesa del pla el 15 de gener de 1868.

23. Vegeu Pablo ALZOLA, *Historia de las Obras Públicas en España*, Madrid, 1979.

es compara l'època de monopoli estatal en què s'havia viscut fins aleshores amb la que inagurava la revolució, que seria l'època de la llibertat, i es diu:²⁴

Y entre aquel momento de monopolio administrativo y este de libertad se extiende más o menos rápido un período de transición, período necesario, fatal, *inevitable según ciertas escuelas, que puede y debe evitarse según otras*, y es aquel en que el Estado todavía funciona, y así, emprende grandes trabajos de utilidad general, conserva la alta ciencia en sus escuelas, sostiene un culto en sus templos, y es dispensador de crédito; pero el monopolio ha desaparecido, y a la par que el Estado, como promesa para el porvenir, como nueva sociedad que se organiza, funcionan los individuos en su esfera propia, y funcionan las pequeñas o grandes asociaciones en más amplias esferas.

Esta transición, en el concepto de algunos pensadores, podrá abreviarse; pero fuera empeño vano y aún temerario suprimirla, porque según ellos en las naciones, como en la naturaleza, no hay saltos bruscos, no hay nunca faltas de continuidad; y como entre dos direcciones distintas, a menos de choque y ruina, hay una curva de unión más o menos amplia, y entre dos puntos de una línea, a menos de rotura, otros intermedios, así también entre dos sistemas administrativos opuestos hay una época de transición, en la cual se aprovecha para el nuevo régimen, y hacia el que, sin bruscas sacudidas, se dirige toda la fuerza viva del período precedente, todas sus conquistas, todo aquello, en fin, que a pesar del monopolio se realizó y merezca conservarse.

No todos aceptan, sin embargo, este período transitorio: muchos combaten su necesidad y su conveniencia, y aún hay quien lo considera como un peligro, porque es una tregua que a los antiguos sistemas se concede y en el que quizá se rehagan de un primer vencimiento.

Això ho deia la introducció de la llei des d'un posicionament lliurecanvista moderat. Per la seva banda, Alzola ens aclareix que²⁵

Influyó muy poderosamente en la Revolución de septiembre la incansable propaganda del grupo de los economistas de la Asociación para la reforma de los aranceles que en los meetings y en la prensa agitaron la opinión ofreciendo como panacea para el renacimiento de las fuerzas vivas del país las doctrinas de la libertad de comercio.

Inspirados en las teorías fundadas por Adán Smith —cuando Inglaterra consolidó la supremacía industrial— que propagó en Francia J.B. Say e introdujo en España don Alvaro Florez Estrada, divulgándolas F. Bastiat con los primores de su galano estilo, adquirieron entre nosotros ese grado de vehemencia y exaltación con que, por desgracia, se acogen en la Península todas las ideas abstractas. Los librecambistas formaron escuela en otras naciones, pero aquí se apoderaron de las riendas del Poder, planteando sin reservas sus

24. Vegeu «Preámbulo debido a la bien cortada pluma del ilustre D. José Echegaray, Director de Obras Públicas a la sazón», Pablo ALZOLA, *op. cit.*, p. 406. (El ministre del ram era aleshores Manuel Ruiz Zorilla.)

25. Pablo ALZOLA, *op. cit.*, p. 441.

radicales principios en materia tributaria que, desconcertando la Hacienda, hirieron de muerte la obra revolucionaria; reformaron también el régimen de las obras públicas y de otros servicios con un criterio exaltado, como si en las orillas del Manzanares tuviese la iniciativa privada y el espíritu de empresa el mismo vigor que en las márgenes del Támesis o del Potomac.

El primer concepto que aparece en el preámbulo del Decreto-ley mencionado consiste en la asimilación de las obras públicas, como fruto del trabajo humano, a los demás ramos basados en la actividad individual que se regulan por la ley de la oferta y la demanda.

L'autor, però, no estava d'acord en l'assimilació de les obres públiques a les lleis del mercat, i ho feia remetent a la història. Però el més interessant és que, inevitablement, s'havia de referir al cientisme subjacent sota aquella assimilació:

Suponía el preámbulo que nos encontrábamos en el período de transición del monopolio administrativo al régimen de libertad en que el Estado se desentendería en absoluto de emprender por su cuenta los trabajos de utilidad general y de intervenir en la enseñanza, en el sostenimiento del culto y en dispensador del crédito, funcionando las pequeñas y grandes sociedades en más amplias esferas.

Tales afirmaciones procedían de atribuir un valor irrefutable a los principios contingentes y deleznales de una ciencia movediza expuesta en sus aplicaciones a las infinitas variantes derivadas del opuesto criterio imperante en regiones muy cultas y adelantadas. Adolecía además del error fundamental de señalar reglas absolutas para el régimen económico de todos los países, con abstracción completa del grado de adelanto o atraso, de su desarrollo fabril o agrícola, de la cuantía de sus capitales y de sus medios de transporte.

El tiempo, que es gran maestro de verdades, se ha encargado de deshacer aquel castillo de naipes. Las redes de caminos de hierro construidos en Europa por compañías, pertenecen actualmente al Estado en la mayoría de las naciones, y en esa misma Inglaterra tomada por modelo por los propagandistas de aquellas doctrinas, han tenido sus legisladores el buen sentido de dar un completo mentís a las teorías abstractas que acogieron con tanto ardor nuestros compatriotas.

¡Cómo ha cambiado el Reino Unido durante los últimos 30 años! Se ha introducido en el país clásico del self-government la tutela parlamentaria y aun cierta centralización desde el establecimiento del Local Government Board, compuesto del Presidente nombrado por la Corona y varios Ministros, cuyas atribuciones se han extendido mucho con las leyes de 1888 y 1894 en los servicios de higiene, beneficencia, instrucción pública, etc., por medio de funcionarios técnicos y administrativos.²⁶

Alzola considerava molt positiva la descentralització administrativa que havia impulsat la revolució, però en criticava la contradicció que representava la manca de dotacions econòmiques corresponents, de què feia responsable la ideologia lliurecanvista:

26. Pablo ALZOLA, *op. cit.*, p. 412.

Aquella acertada innovació ha facultado también a varios ayuntamientos para explotar por cuenta propia los servicios de abastecimiento de aguas y de gas, y si no fue más fecunda la reforma en punto a obras promovidas por las diputaciones provinciales, consistió en que la Revolución concedió «vigorosa» personalidad a estas grandes unidades sociales, más como quebrantó la Hacienda con la supresión de varias contribuciones indirectas derivadas de los preceptos «científicos» de la escuela economista, quedaron también indotados los presupuestos provinciales, y las redes de carretera necesitan para su realización abundantes recursos y no frases retóricas.²⁷

Aquesta interpretació d'Alzola és la que donava un enginyer de camins i polític amb gran experiència en l'Administració, en els anys a cavall del canvi de segle. Ens permet d'entendre per què el projecte de Garriga, tan lligat al proteccionisme industrialista i a la iniciativa municipal, havia de quedar arraconat durant uns anys, fins que, ben entrada la Restauració, es pogués tornar a plantejar –com ho feren els homes del modernisme– el projecte de la gran ciutat capital per a Barcelona.

14.3. GARRIGA. ELS DARRERS PROJECTES PER A BARCELONA

La dinàmica de les ciutats respon a lògiques a «llarg termini», de manera que amb independència de la voluntat dels projectistes i de les crisis econòmiques i polítiques, per fondes que siguin, la ciutat continua desenvolupant la seva transformació. És el que succeí amb l'articulació entre les dues ciutats, que tant preocupava Garriga, que era un problema real tal com es va demostrar en els anys següents, ja a l'inici de la Restauració borbònica.

Durant els anys setanta del segle passat, l'eixample havia produït el seu primer creixement i s'havia de considerar una realitat en procés de ràpida consolidació, sobretot en la primera zona més propera a la ciutat vella. D'altra banda, aquesta mantenia la seva estructura centrada entre el pla de Palau i el pla de la Boqueria. De manera que entre les rondes en construcció i l'eix Ferran – Jaume I – Princesa quedava una franja que abans era perifèria i ara gaudia de grans expectatives i on calia fer les operacions necessàries per a l'enllaç corresponent. I això és el que es féu en el segon lustre dels anys setanta.

Ja hem vist els intents d'obrir el carrer de Bilbao abans de la crisi del 1866: en realitat i durant el segle XIX només se n'obriren dos petits trossos corresponents al convent de Jonqueres i al convent de Sant Joan de Jerusalem. L'obertura del primer serví, però, per demostrar la quasi impossibilitat de dur a terme qualsevol reforma del teixit residencial amb l'instrumental jurídic i els recursos econòmics disponibles.²⁸

27. Pablo ALZOLA, *op. cit.*, p. 414.

28. El tram de Jonqueres s'obrí a partir de 1869. Es poden consultar els expedients de l'arxiu administratiu següents: 3682-B, 577-B, 729-A, 1020-A, 1089-A, 66-AI, 614-A, 468-J i 37-AI. El tram del convent de Sant Joan de Jerusalem al carrer del Pont de la Parra es va obrir a partir d'una data tan tardana com 1888. Es poden consultar els expedients 453-O, 1938-C i 1051-A de l'AA. A la tesi de Xavier PEIRÓ, *Agents materials...*, p. 217 a 225, s'explica amb detall aquest episodi.

De totes maneres, el que sí que s'obrí, o millor s'eixamplà però amb unes proporcions mai conegudes fins aleshores a Barcelona, fou el carrer del Portal de l'Àngel, que permeté connectar l'antiga plaça de Santa Anna amb el passeig de Gràcia, conservant l'ordre de magnitud d'aquell. Tot i ser un tram molt petit, de menys de cinquanta metres, aquesta operació representà una millora substancial en l'enllaç entre l'eixample i el centre del barri antic, en permetre una connexió clara del primer amb la plaça Nova i una penetració visual profunda entre els dos teixits. Aquesta obertura estava prevista en el Pla Garriga i establí un recorregut encara avui prioritari d'accés al centre comercial. De manera que amb aquesta operació modesta però substancial s'assolia en petita mesura un dels objectius de Garriga, com era el d'anar desplaçant el centre cap a l'eixample.

L'obertura del carrer de Bilbao, entre Fontanella i Comtal, i la del Portal de l'Àngel, representen els moments més determinants de l'enllaç esmentat. Tanmateix, aquest es produí amb d'altres operacions menors, com són l'obertura del carrer Torrent de Jonqueres, el carrer de Ludurico Pio, el carrer de Méndez Nuñez i el carrer d'Álvarez. Totes aquestes obertures, en les quals participà d'una manera o altra Garriga, són tot el que s'aconseguí en aquesta època per solucionar el problema de l'enllaç entre el centre urbà i l'eixample. Però deixant a part la prolongació del carrer de Bilbao amb la Via Laietana, aquestes obertures són les que han assegurat l'articulació entre aquelles dues realitats urbanes. Capítol a part mereix la Rambla, que ja existia fins als terrenys de la plaça Catalunya i que per tant no era una nova obertura. El seu enllaç, almenys en projecte, ja quedava resolt amb la previsió de la rambla de Catalunya, que com a primera reforma introduïda al Pla Cerdà ja hem comentat. Però precisament aquesta prolongació de la Rambla, i la fel·liç continuïtat del passeig de Gràcia en el Portal de l'Àngel plantejaren amb nova força la qüestió de la realització de la plaça de Catalunya, que s'arrossegaria durant molts anys.

Sigui com sigui, en el període que ara comentem, la solució a la qüestió de l'enllaç tornà a demostrar la inadequació de l'instrumental tècnic, jurídic i administratiu per intervenir en la reforma de teixits consolidats, i posà en relleu les dificultats de projecte i d'execució de les millores. Tot això, però, no deixa de ser el reflex de la indefinició pel que fa al paper de la ciutat vella i, en definitiva, del model de ciutat desitjable, que no es redefinirà fins a l'accés de la Lliga a la direcció política de Catalunya. Les dificultats són especialment greus en aquells llocs més densos i sobretot més valuosos –per més centrals–, tal com quedà clar amb la impossibilitat de realitzar la part baixa de la Via Laietana sense una nova llei d'expropiació i sense un planejament que definís els encreuaments (les «esperes») amb els futurs carrers nous o regularitzats. Les limitacions dels sistemes d'actuació possibles quedaren paleses en moltes actuacions frustrades.²⁹

29. Per exemple, en els intents de rectificació i embelliment del carrer dels Encants entre la plaça de Sant Sebastià i de Palau o, fins i tot, en la impossibilitat d'obligar els propietaris de les rondes a deixar porxos.

D'una manera més o menys precària, entre 1874-1875 i 1880 es produí aquell enllaç de què parlem i que serveix per comprovar un cop més la hipòtesi segons la qual la principal preocupació en la qüestió d'eixample fou precisament la de l'enllaç entre aquest i la ciutat existent.

Però aquest enllaç no afectà exclusivament ni principalment el vell teixit d'aquesta: també afectà els teixits del nou eixample. En aquest ordre de coses convindria subratllar dos episodis molt significatius i complementaris del dels bulevards i de la Barceloneta i que són els altres dos punts de contacte amb la ciutat consolidada, la Ciutadella i el Poble Sec, que també van viure episodis que denoten el replegament del projecte de ciutat monumental, estesa i interclassista.

El Poble Sec constituí l'eixample alternatiu al central i dirigit a una altra clientela. Si l'eixample cap a Gràcia era el creixement de la ciutat antiga de Barcelona, el Poble Sec fou l'eixample del Raval, necessari per allotjar els artífexs del central. El Poble Sec és una part de la ciutat obrera i alternativa que amb un equipament molt més baix i amb una exigència formal molt menor acompanyarà sempre totes les capitals modernes de nova fundació, fins Brasília o Chandigarh, per posar dos exemples paradigmàtics de ciutats modernes hiperformalitzaes.

El parc de la Ciutadella, un cop més a pesar de Garriga, representa la consolidació d'un límit urbà que separava la ciutat central dels nuclis fabrils de Llevant. Aquest episodi, incloent-hi la participació de Garriga, ha estat àmpliament comentat per Manuel Guardia i Albert Garcia Espuche,³⁰ que han posat en relleu el fet que la forma de la proposta de Fontserè, que és la que es realitzà, es constituí en una barrera física que substituïa la que representava l'antiga fortificació. Enfront d'això, la proposta de Garriga

intenta adaptar-se a les dificultats econòmiques i a les condicions imposades per la llei de cessió, sense renunciar, però, a una possible expansió cap a Llevant. Per aquests motius, idearà el parc de manera que les vies de connexió essencials puguin esquivar-lo; i no només procurarà evitar el bloqueig de l'expansió cap a Llevant, sinó que, per potenciar-la, considerarà la possibilitat d'ampliar el port cap a aquesta direcció.³¹

Per Garriga, el projecte del parc de la Ciutadella era l'ocasió per proposar un cop més la seva vella idea de palau d'exposicions ficat dins la vegetació, com corresponia al palau de cristall que Garriga havia previst en tots els seus projectes de transformació urbana. Ara, la idea d'un palau d'exposició ja era molt generalitzada, tal com assenyala Fontbona: «Entre 1860 i 1864 la Diputació Provincial estudià la possibilitat de construir-ne un [...] Era un Palau

30. Manuel GUARDIA i Albert GARCIA ESPUCHE, «La Ciutadella: una intervenció urbana en el "llarg termini" (1715-1869)» a *L'Avenç*, núm. 106 i 107.

31. GUARDIA i GARCIA ESPUCHE, *op. cit.*, p. 60. Vegeu també el capítol que aquests dos autors van redactar en col·laboració amb Francisco Javier MONCLÚS i José Luis OYÓN: «La dimensió urbana» dins *Arquitectura i Ciutat a l'Exposició Universal de Barcelona. 1888*, estudi dirigit per Pere Hereu Payet, Barcelona, UPC, 1988, p. 132 i s.

d'Exposicions en el que no sols es preveia exposar obres d'art, sinó també maquinària, objectes industrials, productes agrícoles i animals vius...»³² El vell somni de Garriga de fer la ciutat aparador s'aniria obrint pas fins a arribar, precisament en aquest solar de la Ciutadella, a l'Exposició Internacional de 1888, precisament l'any de la seva mort.

Amb la seva proposta per a la Ciutadella, Garriga insistia també a utilitzar-la com a *by-pass* per conduir les noves centralitats cap a llevant, fent córrer els usos més representatius a través de la Ciutadella, cap a la nova plaça de Tetuan. Garriga aprofità el concurs de monument a O'Donnell, convocat per l'Ajuntament el 1874, per proposar en aquesta plaça la construcció d'una sèrie d'equipaments administratius centrals i formalitzar un espai magnífic.³³ D'aquesta manera sembla que volia anar desplaçant el centre fins a arribar a la plaça prevista per Cerdà de les Glòries Catalanes i així dotar-la d'una significació urbana que no tenia en els projectes de l'enginyer.

Per això Garriga, a la mateixa època en què respongué a la convocatòria del concurs de la Ciutadella amb el projecte de parc, també redactà un nou *Plano general ante-proyecto de reforma y mejora de porvenir de Barcelona* (1871), on plantejava aquesta alternativa.³⁴ Aquest plànol avantprojecte es concretava en una llista d'operacions segons ordre de prioritat, especialment interessant per confirmar el que diem. En efecte, les actuacions que van en primer terme són aquelles que, referides al tren i al port, es consideren prèvies i que han de servir per alliberar de traves infraestructurals el territori i potenciar el pla de Palau i la Ciutadella com a centre de comunicacions i relacions, en la mateixa direcció que l'últim projecte de Cerdà.³⁵ A continuació es defineixen les operacions de localització de serveis i equipaments a Montjuïc i en general a l'«extraradi», que han de qualificar-lo diferencialment i alliberar sòl de la ciutat antiga, seguint, en això, les antigues dèries de Garriga. El tercer tema previ és el de sanejament i desguàs de la conca del pla de Barcelona. El quart tema és el del front de mar de la ciutat vella, que pretén monumentalitzar com venia propo-sant des dels anys cinquanta. El cinquè és el sanejament del centre antic a base de situar-hi mercats repartits homogeniament. El sisè és la creació d'un centre administratiu i representatiu a la plaça de Tetuan. El setè és la rectificació del Besòs i la creació del parc previst al pla d'eixample, equipat amb un dipòsit regulador d'aigües. No és fins al vuitè lloc de prioritat que apareixen les reformes enteses com a traçat d'obertura i rectificació de carrers, tot acceptant les de Cerdà, que estan aprovades, com a prioritàries. En darrer lloc defineix un

32. Vegeu Francesc FONTBONA, *Història de l'art català*, volum VI: «Del neoclassicisme a la Restauració 1808-1888», nota 205. També vegeu Manuel GUARDIA *et alii*, «La dimensión urbana» a *Arquitectura y ciudad*, exposició universal de Barcelona, dirigit per Pere Hereu, p. 136.

33. Vegeu Miquel GARRIGA I ROCA, *Proyecto de Monumento conmemorativo de la Guerra de Africa*, al COAC.

34. Vegeu caixa núm. 4 GR.

35. Vegeu Pla Cerdà del 1863.

«Real Sitio» a Nostra Senyora del Coll, que ha de potenciar el paper del carrer de Marina. Tot això es fa a través de trenta-sis punts programàtics que nosaltres hem resumit en nou.

Aquest avantprojecte es pot llegir com la redefinició dels projectes de bulevards i de reformes de l'any 1861, amb el canvi d'escala obligat per la consolidació del creixement urbà operat en aquells deu anys, i demostra alhora el respecte màxim al planejament aprovat tant pel que fa a l'eixample com a la reforma. Garriga mantindria aquesta estratègia tot al llarg d'aquesta dècada, i en conseqüència proposaria i abordaria diferents treballs. En primer lloc, tots els que s'inscriuen en l'episodi citat de la Ciutadella, però en el nou plànol de Barcelona, en què, a partir de l'any 1872 i fins al 1877, Garriga refongué el seu topogràfic amb el de Cerdà, els actualitzà i creà la base topogràfica oficial de la ciutat –malgrat que Garriga l'elaborà i la imprimí amb els seus propis mitjans–, que es mantindria, amb diferents actualitzacions, fins al segle XX. Com no podia ser menys, això li donà peu per proposar reiteradament a l'Ajuntament de fer un pla que no seria altre que la concreció de l'avantprojecte. La nova operació planificadora no es limità però a l'elaboració del topogràfic i a la proposta d'un pla. Garriga proposà també unes noves ordenances i n'elaborà un text articulat i complet. Això fou possible perquè l'any 1872 es formaren dues comissions, una especial de reforma i una altra de reforma de les ordenances.³⁶ Cerdà formà part de la primera, i Garriga, de la segona –recordem que no considerava que la reforma fos de necessitat imminent. Fruit de la seva participació en la comissió de reforma de les ordenances és el seu projecte d'ordenances, que si no va arribar a aprovar-se sí que representa un avanç cap a la concreció de les de 1891, definitives per definir la tipologia edificadora de l'eixample de Barcelona.³⁷

Quant a la reforma i malgrat el que hem dit, s'esdevingué un dels temes més discutits de l'època. Tal motiu de debat es centrava a decidir si aquella era o no prioritària respecte a d'altres inversions més directament relacionades amb les infraestructures generals de la ciutat³⁸ i si havia de ser total o només s'havien de realitzar els eixos més estructurals. Tot i que en aquest període Garriga deixà de ser arquitecte municipal i passà a ser-ho de l'Estat i del Govern Civil, vivint a cavall entre Barcelona i Madrid, no deixà d'intervenir-hi.³⁹

36. Sobre el nou topogràfic, hi ha molta informació a la caixa núm. 10 de Garriga a l'IMH, on també es pot documentar la formació de les comissions.

37. Ha merescut una atenció important de Joaquim Sabater, que ho comenta a la seva tesi (*op. cit.*).

38. Vegeu, entre d'altres, els documents: Domènec CALL FRANQUESA (1878) CAC-BCN, Tip. sucesores de Ramírez i cía (1878), 125 p., 22,5 cm; i Xavier TORT I MARTORELL, IMH-Entdad. 12-8. 1880, Sucesor de N. Ramírez i cía. BCN. Discurs Ateneu 26 de gener de 1980, 58 p., que reflecteixen els debats que es feren a l'Ateneu.

39. El perquè d'aquest canvi pot ser explicat per diversos motius, alguns d'intimament personals, com la mort del seu únic fill, o perquè es considerés rebutjat a Barcelona, però també perquè essent el tema de la reforma una qüestió jurídica, i per tant d'Estat, el lloc d'arquitecte de l'Estat i la presència sovintejada a Madrid li havien de permetre una participació millor. De fet

La seva participació havia estat massa intensa i llarga perquè renunciés a fer-ho i es dedicà durant uns anys a rendibilitzar els seus plànols de reforma en rebre diversos premis nacionals i un premi a l'Exposició Internacional de Viena, com si anés acumulant mèrits preveient la imminència d'intervenció, tal com va succeir quan l'any 1879 l'Ajuntament convocà un concurs de reforma. De fet no es tractava d'un concurs normal, ja que l'Ajuntament disposava d'un primer Pla Baixeres i es limità a obrir una consulta pública demanant suggeriments i plans alternatius. D'aquests se'n presentaren tres. Dos d'ells (Cabañes i Abril, i Font) són treballs molt senzills i consisteixen en una planta E 1:2.000 i una memòria. Garriga, en col·laboració amb el seu gendre Gayetà Buigas, també es presentà i ho féu amb dos tipus de documents: d'una banda aportà tots els seus treballs anteriors com si es tractés d'un concurs de mèrits, i de l'altra, després de justificar que el més prioritari en el tema de la reforma eren les tres grans vies de Cerdà, en presentà l'estudi detallat. Només hem pogut consultar els dibuixos de les tres vies però no les memòries i pressupostos, que només coneixem a través de l'informe que en féu l'enginyer Jordan,⁴⁰ però sembla que Garriga mantenia la prioritat d'obertura dels trams de nord i llevant del carrer de Bilbao i l'eix transversal. Tant si és així com si no, creiem que el coneixement del procés explicat fins ara fa entendre l'aparent contradicció que representa aquesta opció respecte al seu pla del 1861.⁴¹

La reforma, que Garriga ja considerava en aquesta època com un tema no prioritari, absorbiria gran part de les energies i recursos municipals durant un llarg període entre els dos segles, i acabaria essent sinònim de l'obertura d'un sol carrer, la Via Laietana, i en aquest sentit es pot considerar un fracàs, independentment del valor que aquest carrer adquirí. En canvi, altres qüestions que el nostre autor havia considerat prèvies, com ara la del sanejament, hauria d'esperar al projecte de Garcia Faria (1891) per concretar-se, o la de la racionalització de la xarxa de ferrocarrils i totes les altres tendents a posar tensions a l'eixample, no rebrien una primera resposta vàlida fins al pla d'enllaços de Jaussely, pla que seguí una trajectòria que es podria considerar paral·lela al que aquí s'ha comentat de Garriga: metaplans que serveixen de

Garriga ja havia assenyalat en períodes anteriors, com molts d'altres, la necessitat d'una nova legislació d'expropiació per consideració d'utilitat pública de les obres de reforma, i havia parlat de l'expropiació de franges laterals. El fet és que en aquest moment (anys setanta) apareixen amb profusió els tractats d'arquitectura legal, en particular els de l'arquitecte Fossas i Pi, bon amic de Garriga.

40. Vegeu «Informe sobre el proyecto y demás documentos relativos a la Reforma interior de Barcelona elevados al [...] Ayuntamiento [...], y Dictámen de la M.I. Comisión de Reforma y Mejora de Barcelona ha acordado presentar a dicha [...] Corporación [...]». Josep Maria JORDAN, CAC 711.4-163 (46.71) (any 1880).

41. La memòria de Baixeres en el seu pla de reforma es confessa seguidora del Pla Cerdà, del qual pretén ser un ajornament, i en canvi critica el Pla Garriga perquè no fa rectangulars les illes. Però una comprovació més aprofundida ens faria veure fins a quin punt Baixeres és deutor de Garriga.

diagnòstic i d'orientació contrapuntística d'aquells plans-projectes que es realitzen més o menys i amb més o menys fortuna. Aquest treball volia donar testimoni del valor cabdal que tenen aquests plans de ciutat pensada i ciutat possible quan han estat objecte de discussió, per fer-se ciutat construïda. La capacitat de suggestió que tenen els plans de Garriga per a la ciutat i projectes actuals no es pot interpretar i manipular com a fonament doctrinal que orienti les nostres propostes, però sí com a confirmació de temes pendents sense els quals deixaria d'existir el projecte urbà.

15. RESUM DEL CONTÍNGUT DE CADA PART

I PART: ELS ANYS QUARANTA. LA CIUTAT I L'ARQUITECTURA DE L'INDUSTRIALISME

La primera part té un caràcter de preludi i el seu objecte és el de definir el marc i presentar els principals protagonistes: Barcelona i Miquel Garriga i Roca. També ha semblat necessari presentar algunes referències per situar la discussió que es proposa en el llibre sobre els tòpics de l'urbanisme barceloní.

Pel que fa a Garriga, convé remarcar que no es tracta d'una biografia, que ja ha estat feta recentment,¹ sinó d'una aproximació al seu ideari, a través de la lectura d'articles seus, i també al seu entorn intel·lectual, per copsar el bagatge cultural d'un arquitecte inquiet de la generació responsable de mitjan segle XIX. Tampoc no es tracta d'una història urbana de Barcelona. La nostra pretensió es limita a seleccionar les idees que sobre la transformació de la ciutat circulaven a la joventut dels que havien de ser-ne protagonistes.

Als dos últims capítols es presenta la definició teòrica de la ciutat capital de l'industrialisme –aparador de la producció nacional i mercat d'informació– i la seva concreció al cas de Barcelona a través d'una sèrie de propostes fetes a la dècada de referència.

CAPÍTOL 1

L'objecte d'aquest capítol és el de situar quines eren les possibilitats de modernització de Barcelona en el marc espanyol definit per l'industrialisme català.

1. Vegeu sobre això la tesi doctoral llegida a la Facultat d'Història de la Universitat de Barcelona sobre aquest arquitecte presentada per Gloria Camarero l'any 1989 i el fullotó de Joan Bassegoda i Nonell publicat amb motiu de la Festa Major del Masnou l'any 1976, que és una ampliació d'un article necrològic publicat a *La Il·lustració Catalana*, el 1888, per Bonaventura Bassegoda i Amigó.

L'industrialisme –economia política o economia nacional– implicava una reorganització de tot el territori i l'especialització i jerarquització del conjunt de ciutats de la nació-estat. En el cas de França, aquesta reorganització va ser dirigida eficaçment pel poder central, però el cas espanyol fou ben diferent, i Barcelona, que era l'única ciutat amb uns mínims potencials per competir a escala internacional, va haver de lluitar per re situar-se fins a forçar la seva col·locació en lloc preminent.

Per relacionar aquests aspectes més programàtics amb la resposta a la canviant situació espanyola, ha semblat interessant de revisar el que es pot considerar una polèmica entre Pere Monlau, Agustí Vila i Jaume Balmes, amb l'objectiu de fer ressaltar les diferents maneres d'entendre el caràcter que Barcelona estava destinada a assolir en la modernització espanyola i que vol precisar els comentaris que Fabià Estapé ja va fer als documents de Monlau i Balmes.

CAPÍTOL 2

Aquí es tracta d'esbrinar quines eren les influències més immediates del Garriga estudiant de l'Escola de Llotja en una ciutat trasvalhada per la revolució. Ha semblat important de ressenyar els canvis que aquest període revolucionari va produir en la intel·lectualitat catalana, ja que semblen rellevants per entendre el seu comportament en la discussió sobre la transformació de la ciutat. Hem seleccionat tres dels centres d'interès típicament romàntics que foren importants en la carrera posterior de Garriga, a saber: l'interès per l'economia, l'interès pel paisatgisme i l'interès per la «densitat històrica» de les ciutats, que es traduïren en l'interès científic per la topografia.

El capítol continua presentant la figura d'un arquitecte polèmic i polemista, preocupat per la modernització del país i de l'arquitectura, situant-lo en el marc dels arquitectes catalans i espanyols de l'època. L'interès de Garriga per les obres públiques el portà a enfrontar-se molt aviat amb el Cos d'Enginyers, i per això ha semblat necessari d'explicar que no tan sols no representà la reacció enfront de la modernitat d'aquell cos sinó que defensà una altra manera d'entendre-la, com un procés a partir de la realitat concreta del país. Les seves opinions en aquest sentit permeten d'introduir les idees sobre la dinàmica urbana i la centralitat respecte a la ciutat vella, que són els objectes d'atenció principals d'aquest llibre.

CAPÍTOL 3

Per fer una introducció clara al doble tema de la dinàmica i de la centralitat ha semblat important de remetre a les elaboracions de Fourier i els seus deixebles. No és que Garriga ni cap arquitecte o enginyer de les seves generacions fossin fourieristes –més aviat sembla difícil de suposar-ho–, però el que sí que és

evident és la influència del pensament sobre la ciutat i el territori que els fourieristes i saintsimonians divulgaven a través de la *Revue Générale de l'Architecture*, que va tenir una gran acollida a casa nostra entre aquells professionals i d'altres com els advocats i els economistes. Els nostres protagonistes demostraren sempre un interès constant per la planificació del marc físic a tots els nivells i escales i sovint s'inspiraren en aquella revista, on es relacionava estretament la planificació a escala territorial nacional, la planificació de la ciutat i la modernització de l'arquitectura. A més, les idees per a la transformació de Barcelona van tenir sempre la referència de París com a rerefons. Per això no ha semblat una digressió inútil la de rellegir intencionalment el que pensava Fourier de la centralitat i de la transformació de la ciutat real evitant d'encasellar-lo en el paper d'utopista evocador de futurs impossibles.

CAPÍTOL 4

L'últim capítol d'aquest preludi que és la primera part del llibre es dedica a analitzar algunes primeres propostes per a la transformació de Barcelona. Es tracta d'idees publicades en diferents articles o opuscles.

Es pretén demostrar que l'urbanisme primerenc a Barcelona tingué com a objectiu el de reestructurar radicalment el centre, a través d'una primera idea de zonificació que permetés expulsar-ne la indústria i els obrers i crear els nous llocs centrals que la societat industrial requeria per ubicar-hi una nova tipologia edificadora; en particular veurem aparèixer la idea del palau d'exposicions i els edificis per al lleure i el comerç de la burgesia, ambdós estretament relacionats.

La malla com a mecanisme de creixement extensiu es contraposa ja en aquests primers anys amb el monument caracteritzador dels diferents sectors de la ciutat. La definició del que hauria de ser un pla urbanístic modern –que definís el traçat i permetés la programació– també és present en aquestes primeres propostes, els objectius de les quals serien de fer créixer la ciutat residencial, convertir el centre en un aparador i simplificar al màxim la lectura del conjunt.

Les propostes de Garriga i Roca i Antoni Rovira testimonien la influència dels pensadors francesos ressenyats al capítol anterior.

II PART. ELS ANYS CINQUANTA. LA CONSTRUCCIÓ DELS INSTRUMENTS DE PROJECTE

A partir de la intervenció de Cerdà l'any 1855, l'exemple de Barcelona seguiria una sort paral·lela a la de la política d'obres públiques. L'objecte de la segona part és el de veure l'erosió del paradigma de ciutat capital i representativa en favor del d'una ciutat infraestructura de la producció i sobretot de la reproducció, que s'acabaria entenent com una obra pública més.

La ciutat aparador o ciutat monument havia de ser el lloc de màxima densitat de monuments, històrics o moderns. Feia referència a la història, i el seu creixement en seria un episodi més. Enfront d'aquesta idea, la ciutat infraestructura era la ciutat de la qualitat residencial per a tothom, cosa que implicava un trencament històric. Només que, un cop definida com a model que s'ha d'assolir, també havia d'entrar en la historicitat, si més no pel seu caràcter d'inversió en el temps. La dialèctica indefugible i alhora irresoluble entre aquells paradigmes (la malla infraestructura i el monument vitrina) només es podia resoldre en la concreció del projecte i a través dels instruments existents, o inventables, en cada cas concret.

En aquesta segona part s'ha dividit el període en tres, corresponents als capítols 6, 7 i 9, i s'han inclòs dues referències que han semblat bàsiques (capítols 5 i 8), una referida a les obres públiques, i l'altra, a la ciutat com a monument. L'últim capítol (el 10) es dedica a classificar i ordenar temàticament el debat sobre el projecte urbà de Barcelona i el seu instrumental.

CAPÍTOL 5

El motiu de la inclusió d'aquesta ressenya sobre la política d'obres públiques a Catalunya és el de constatar els paral·lelismes i la interrelació que existeixen entre aquesta política d'obres públiques i la política urbana en el cas de Catalunya i Barcelona. La mateixa periodització proposada per Pere Pascual pel que fa als ferrocarrils i carreteres pot ser aplicada al projecte urbà de Barcelona i també al del seu port. Consisteix en el doble període 1848-1855 i 1859-1866, que deixa enmig un temps d'incertesa i redefinició.

La primera època es caracteritza per un gran optimisme que feia creure que, amb uns mínims d'intervenció de la iniciativa pública que asseguressin la realització urgent de les infraestructures d'immediata necessitat, el capital privat s'abocaria a completar-les i a promocionar, a més, les de comoditat i fins i tot de luxe i ostentació.

Fou a partir dels resultats de la realització dels primers trens que hom s'adonà de la limitació dels recursos, que fins aleshores semblaven considerar-se il·limitats. Entre el 1856 i el 1858 la iniciativa privada demostrà una especial efervescència en demanar concessions per fer trens, ports... o l'exemple de Barcelona, que, en conseqüència, es convertiria a partir de 1858-1859 en un problema d'inversió i finançament.

El desenvolupament del Pla de Carreteres permet esbossar les contradiccions entre terratinents, comerciants i industrials, que són cabdals per explicar-se l'adopció final del traçat d'una ciutat magatzem com el de Cerdà, que era ben funcional per a la burgesia barcelonina, que, en definitiva, era bàsicament comerciant. No es pot menystenir el fet que si bé l'industrialisme era la teoria dominant a Catalunya, a la pràctica sovint contradeia els interessos immediats dels seus defensors. Ni tampoc que els mateixos industrials eren, per necessitats

de crèdit, propietaris immobiliaris que en èpoques de crisi podien arribar a actuar bàsicament com a tals i interessar-se per mecanismes senzills d'expansió com els que proposava l'enginyer. Més enllà de la política de cort, l'acceptació final del traçat Cerdà s'ha d'anar a copsar en aquests fets.

L'últim paràgraf d'aquest capítol ens ressitua a l'inici de la dècada i a la figura de Miquel Garriga i Roca, autor de diverses propostes per al port de Barcelona. Amb aquests projectes s'acompanya el primer pla d'eixample il·limitat (i dibuixat) de Barcelona, que ens ha de servir per introduir-nos definitivament en el nostre tema.

CAPÍTOL 6

L'avantprojecte de Cerdà i el dictamen de les corporacions de Barcelona sobre l'eixample culminen el procés que hem anat esbossant en parlar dels diferents projectes per a Barcelona i permeten veure en quins termes es planteja el projecte d'eixample.

Cerdà fixava la forma dels elements constitutius de la nova ciutat, que per ell eren la casa, el carrer i l'illa. En canvi, per la comissió de les corporacions el projecte havia de contemplar la localització dels equipaments i la definició d'aquelles articulacions físiques –com els eixos i les places– que configuressin els nous centres per donar solució al drama del creixement, que es movia entre «voler ser» una ciutat moderna i diferent i haver de transformar la ciutat existent. Cerdà definia els estàndards desitjables mentre la comissió de les corporacions intentava definir els processos i zonificar el creixement a base de caracteritzar-ne les parts. Cerdà dissenyava la ciutat del futur mentre els altres pretenien definir les transformacions físiques per arribar-hi. Es tracta de dues aproximacions complementàries i alhora conflictives que marcarien el període de projecció però també el de construcció d'aquesta nova ciutat.

CAPÍTOL 7

La dialèctica caracteritzada en el capítol anterior deixaria de ser hipotètica a partir de l'any 1856, en entrar en joc els diferents actors: capitalistes, comerciants o propietaris de l'interior i dels afores. El Govern central, que amb el seu encàrrec a Cerdà havia pres la iniciativa, entrà en un període de desconcert, mentre l'Ajuntament pretengué recuperar la iniciativa per harmonitzar els diferents interessos, tot oferint alhora una imatge potent de ciutat amb l'avantprojecte de Garriga.

Enfront de les pressions dels propietaris dels afores, el principal dels quals era l'Estat mateix, l'Ajuntament relacionà l'eixample amb la reforma en un projecte coherent i unitari, i ho féu a través d'un traçat, pero sobretot d'unes primeres propostes sobre repartiment de càrregues i beneficis. Pel que feia a

l'arquitectura de la ciutat, l'avantprojecte de Garriga concretava la forma de les articulacions espacials entre la ciutat vella i l'eixample i entre aquest nou conjunt i les infraestructures territorials i d'enllaç amb els suburbis. Però a partir d'aquell moment les qüestions administratives, jurídiques i econòmiques serien tan importants com les de traçat o més.

Si h'ha de jutjar pel dictamen de la Comissió Consultiva, que, convocada per l'Ajuntament, aplegà el bo i millor de la burgesia barcelonina, les qüestions de traçat passaren a un segon pla, relegades al resultat d'un concurs per al qual s'establiren el mínim de peus forçats. En canvi, s'aprofundí en els sistemes d'actuació econòmica i jurídica per a la transformació global de la ciutat, que analitzem al capítol 10.

Malgrat tot, no hem d'oblidar que si bé a l'efecte operatiu es separà la discussió del traçat de l'ordenança i de les bases econòmiques i juridico-administratives, per als protagonistes la polèmica era única.

CAPÍTOL 8

La publicació a París, l'any 1858, de la segona part del tractat d'arquitectura del teòric Reynaud representà una reflexió ajornada sobre el fet urbà i la seva projecció i tingué una rapidíssima difusió entre els arquitectes de Barcelona, precisament perquè incidia sobre la historicitat de la ciutat capital moderna i oferia una lectura dinàmica de la transformació.

Estaríem temptats de considerar-la una lectura organicista si no fos que Reynaud insistia en el caràcter d'artefacte de la ciutat. Aquest artefacte es construïa amb els impulsos i sota els interessos d'una multiplicitat d'agents, i l'únic recurs possible per convertir-lo en una obra d'art –qüestions tècniques a part– era l'harmonia. Precisament aquesta harmonia entre les parts i els actors era el que l'Ajuntament i Garriga buscaven.

Rovira i Trias dibuixaria el seu pla, tal com veiem en el proper capítol, seguint fidelment les ensenyances de Reynaud, mentre que Cerdà, malgrat fer seus alguns suggeriments del tractat, sentiria a partir d'aleshores la necessitat de construir una teoria més general i més satisfactòria que la de Reynaud –tal com veiem als capítols 9 i 13.

CAPÍTOL 9

L'últim any de la dècada dels cinquanta es generalitzà i divulgà la discussió sobre els projectes de transformació de Barcelona gràcies al concurs convocat per l'Ajuntament i a l'exposició dels plànols presentats i del de Cerdà. Aquí ens limitem a descriure els aspectes estructurals del pla de Cerdà i dels presentats per Garriga a través d'una ressenya de les memòries respectives i del plànol de Rovira.

Cerdà, preocupat per la qüestió dels lloguers, feia una anàlisi acurada de la composició dels costos de la casa per proposar l'establiment d'un mercat del sòl al més perfecte possible a través de l'extensió il·limitada de la ciutat. Però en aquesta època el que realment preocupava tothom era la definició dels sistemes d'actuació que permetessin dur a terme els plans i especialment la reforma, i per això Cerdà hagué de fer extensiu el seu sistema expropiatori de les tres franges a la ciutat vella. La incorporació de la reforma en el projecte de transformació obligà Cerdà a construir una teoria que donés resposta a l'elaborada a París, mentre enriquia el traçat d'eixample amb les cantonades bisellades i la Diagonal, suggerides per Reynaud.

Garriga, en canvi, insistia en la temàtica del seu avantprojecte de l'any anterior, presentava diversos projectes i es decidia per fi per un últim traçat que no fou admès a concurs, molt similar al de Rovira i Trias. A diferència de l'enginyer, proposava la programació a través de franges concèntriques per evitar l'*sprawl* urbà i permetre la transformació de la ciutat vella en mantenir el seu valor.

CAPÍTOL 10

Per concloure aquesta segona part ha semblat necessari de fer una recapitulació sobre els principals temes en discussió als capítols anteriors, que eren necessàriament descriptius, en seguir un ordre cronològic on les temàtiques s'entrellacen i fan difícil una interpretació sistemàtica. Aquests temes que han anat apareixent són, a grans trets, el del caràcter de la ciutat de l'industrialisme, el de la zonificació de les seves parts, el del disseny del seu procés de transformació i el de la seva articulació en el conjunt territorial.

La contradicció entre els projectes de transformació de la ciutat real i el disseny finalista d'una ciutat ideal ha quedat il·lustrada en aquesta segona part per la lluita entre la forma centralitzada –garantia d'una transició programada– i la malla igualitària i colonitzadora. Cada autor justifica la seva opció per analogia amb el sistema econòmic proteccionista o lliurecanvista –encarnats respectivament en una idea de ciutat capital de l'industrialisme o de gran dipòsit del mercantilisme–, però també d'acord amb referències estrictament arquitectòniques.

El Pla Cerdà va decebre els propietaris de l'interior, i si no decebé els dels afores va ser perquè només se n'aprovà el traçat i no les bases econòmiques ni les ordenances. Aquesta aprovació parcial trencà la coherència del pla i obrí les expectatives dels interessats a modificar-ne també el traçat en aquells punts que asseguressin l'articulació entre les dues ciutats i en les previsions de reforma interior, encapçalats per l'Ajuntament.

L'aprovació parcial del pla reobrí, de més a més, el debat sobre els instruments de repartiment de càrregues i beneficis. Un cop més cal recordar que el principal propietari dels afores –i per tant, el principal perjudicat pel sistema cerdià de les tres franges– era el mateix Estat, que en aquest assumpte era

jutje i part. Malgrat l'obsessió de Cerdà per lluitar contra el monopoli i evitar l'especulació que s'havia donat a les obres públiques i malgrat l'avanç dels postulats lliurecanvistes, l'arrencada de la urbanització de l'eixample es convertí en un real monopoli de l'Estat, que pogué vendre els seus terrenys de les muralles en condicions immillorables.

III PART. ELS ANYS SEIXANTA. EL NOU I EL VELL. LA CIUTAT ANTIGA I LA SEVA ARTICULACIÓ EN EL NOU CONJUNT

Ha quedat clar el protagonisme de Garriga i Roca en tot el procés de definició del projecte d'eixample de Barcelona. Queda, per fi, tornar a l'origen del nostre interès per aquest personatge, que era el de la intervenció a la ciutat vella, per tal de desxifrar el significat dels plans que va presentar els primers anys dels anys seixanta, i també intentar d'esbrinar els motius del seu fracàs. Els treballs de Garriga en aquesta època són, evidentment, un episodi més de la dialèctica a diverses bandes que hem intentat retratar i continuen expressant antigues dèries seves que, però, tornaven a situar-se en el centre d'interès en el moment en què s'havia aprovat un traçat de ciutat tan radicalment alternatiu. El problema que es plantejava era què fer amb la ciutat vella, i Garriga hi donava una resposta, motiu pel qual es convertí en capdavanter d'una discussió que arribà a nivells de gran tensió a la Barcelona dels anys seixanta i que continuaria –amb el seu fracàs– en la dels «anys a venir», segons l'expressió de Puig i Cadafalch.

D'altra banda, el camí d'aproximació a la historicitat de la ciutat seguit per Cerdà mentrestant, tot i no fer-li canviar la seva idea específica de progrés, el portà a redefinir, l'any 1863, el seu projecte per a Barcelona i a donar forma definitiva a la seva *Teoria*, coincidint amb la publicació d'un altra primera teoria d'urbanisme que Cesar Daly publicà a través d'uns articles a la seva revista de París. La comparació entre ambdues pot servir per tancar el nostre raonament sobre els límits en què es mou la transformació d'aquesta «màquina imperfecta» que és la ciutat del segle XIX. Cerdà la definí com la ciutat de la transició, igual que els arquitectes d'aquest període començaren a definir la seva arquitectura, superant així la querella dels estils.

La transició de la ciutat en el temps, que havia preocupat tant els promotors de la transformació, s'acabaria resolent a la pràctica amb els instruments econòmics i jurídics que entre tots havien estat capaços de generar, i no són el nostre objecte d'interès. En canvi, la formalització dels perímetres de la ciutat vella i dels eixos de reforma –la transició en l'espai– quedaria com un problema obert del qual seguim la deriva en els últims anys del regnat isabelí al darrer capítol.

CAPÍTOL 11

En aquest capítol presentem el plànol dels «quarterons» de Garriga i discutim el motiu del seu aixecament. És un treball impressionant d'aixecament de

la ciutat, d'una escrupolositat i un detallisme tals que ha estat des d'aleshores un instrument excepcional per a l'estudi de la ciutat. En la recerca de referències anirem a parar un cop més a París i al seu aixecament coetani, i també als aixecaments arqueològics de les ciutats antigues, tal com es feien a l'època. I és que l'aixecament de Garriga és un plànol quasi arqueològic de la que a partir d'aquell moment passarà a ésser la Barcelona «antiga», que, en dibuixar-la, intenta mesurar i sobretot corporificar per impedir que es dissolgui en el territori al qual s'havia obert enderrocant les muralles. És el pas necessari per poder-ne projectar la transformació i impedir que «tot el que és sòlid s'esvaeixi en l'aire», segons frase de Marx aplicada a la burgesia revolucionària i popularitzada per Marshall Berman.²

CAPÍTOL 12

El projecte de Garriga es desdoblà en tres expedients: el del plànol d'alineacions i millores de la ciutat, el dels bulevards i el de reforma de la Barceloneta, dirigint tot l'esforç a redefinir el centre i l'enllaç amb la nova ciutat per tal de concretar-ne el caràcter. El disseny es féu a través d'un procés complex i de discussions aferrissades, veritable partida d'escacs entre Garriga i Cerdà fins al trencament públic i notori entre ambdós. La discussió permet de copsar la dialèctica que fins aquí han anat interpretant en fer-se més explícita.

És interessant de constatar com en aquest procés Garriga hagué d'anar flexibilitzant els seus criteris arquitectònics i compositius, obrint-se cap a una estètica eclèctica més dinàmica, precisament com a conseqüència de les resistències que posava la ciutat i el seu procés accelerat de transformació.

CAPÍTOLS 13 i 14

També Cerdà canvià. Com a conseqüència de l'intens debat dels anys 1860, 1861 i 1862 sobre la forma i el destí de la ciutat, va proposar el que bé es pot considerar un nou pla per a Barcelona l'any 1863. El va presentar al Govern en forma de projecte d'enllaç entre els diferents tipus de moviment (marítim, ferroviari, de carreteres, urbà, etc.) i implicava una reorganització del seu pla aprovat i que ja s'havia començat a executar. Precisament aquesta circumstància l'obligà a considerar tres situacions: la del barri antic, la de la primera zona d'eixample en procés de consolidació i la d'una tercera zona més allunyada que ocupava la franja més ampla del pla de Barcelona, on pogué dissenyar el nou model sense traves. D'aquesta manera Cerdà reconeixia el funcionament central

2. Vegeu Marshall BERMAN, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Madrid, Siglo XXI Editores, 1988. Primera edició en anglès: 1982.

de la ciutat. En conseqüència, també admetia el tren de circumval·lació, que fins aleshores havia rebutjat, però desdoblant-lo en tres línies paral·leles que li permetien convertir tota la franja esmentada en un model de ciutat magatzem mecanitzat que evoca algunes propostes posteriors de la urbanística alemanya i de les ciutats lineals.

El conjunt dels tres sectors era una ciutat de transició de l'antiga a la més moderna, i en constatar-ho podria completar la seva teoria, la publicació de la qual s'aprovarà aquell mateix any. Però per assumir el caràcter històric i de transició de la ciutat, Cerdà hagué d'admetre que si bé la part moderna de la ciutat es podia definir pel sistema científic, la transformació de la part antiga de la ciutat s'havia de remetre a l'art. Quan Cerdà arribà a aquesta constatació, al final del primer volum de la seva *Teoría*, se li devia fer especialment difícil acabar els altres volums que s'havia proposat. Tant si els va escriure com si no, no ens han arribat (almenys de moment) i en conseqüència no podem saber amb precisió què entenia Cerdà per art urbà. Sí que ho sabem de Cesar Daly, que el mateix any 1863 va escriure també uns articles teòrics sobre urbanisme a la seva revista que, tot i ser molt més curts i menys sistematitzats, donen un marc de referència molt més clar a la nova pràctica urbanística.

El projecte de Garriga per a Barcelona fou aprovat finalment, però només tingué vigència durant un any. La Revolució del 1868 va significar la seva suspensió, com també ho va significar per al Pla de Carreteres de 1848. Amb això es tanca un cicle de la projecció urbana de Barcelona que es reprendrà amb les propostes dels modernistes.

16. CONCLUSIONS

BARCELONA DINS DEL PROJECTE INDUSTRIALISTA DE LA BURGESIA CATALANA

La teoria industrialista o del mercat nacional, tal com l'havien definida Smith i Say, es basava en el lliurecanvisme, però, ja molt aviat, els economistes que l'havien d'aplicar a països que com Alemanya estaven endarrerits respecte a Anglaterra, van haver de definir etapes progressives que partint d'una protecció duanera alliberessin les relacions exteriors a mesura que la competitivitat de la pròpia indústria ho permetés. Aquest va ser el cas català.¹ Eudald Jaumeandreu, màxim teòric de les idees prohibicionistes que el gruix de la burgesia catalana adoptà, fou professor a l'Escola de Llotja —en què estudià Garriga— fins als anys quaranta, però l'any 1868 un altre català antic alumne seu, Laureà de Figuerola, fou el primer ministre que aplicà una política «lliurecanvista» o, més pròpiament, de transició cap al lliurecanvisme.

Ildefons Cerdà, en la seva *Teoría general de la urbanización*, demostra estar enquadrat dins del mateix cercle que Figuerola. A pesar del seu lliurecanvisme radical, Cerdà es veié obligat a construir una teoria de la transició i per això adoptà la mateixa periodització que Jaumeandreu i els teòrics alemanys proteccionistes per explicar el desenvolupament urbà.

L'adopció del projecte i de la teoria de Cerdà en una societat que, com la catalana, es reclamava del proteccionisme no s'ha d'explicar com una imposició de Madrid. A pesar que aquesta era encara la teoria oficial de la burgesia barcelonina, els seus interessos econòmics eren més propers al lliurecanvisme del que s'ha volgut suposar. No en va era una burgesia bàsicament mercantil i financera. Només el desastre del 1866 i els excessos del sexenni tornaran a fer que abraçés el proteccionisme, i aquesta vegada de manera més conseqüent, permetent de construir la Gran Barcelona que havia somiat Garriga.

1. Vegeu Ernest LLUCH, *El pensament econòmic a Catalunya, 1760-1840*, Barcelona, Edicions 62, 1973.

LA CENTRALITAT COM A ÚNIC MECANISME DEL CONTROL DE LA FORMA I DEL CREIXEMENT DE LA CIUTAT MODERNA. DINÀMICA I HISTORICITAT DEL FET URBÀ

La idea del centre urbà com a lloc d'intercanvi de mercaderies i matèries primeres o d'intangibles (cultura, informació, diner) està a la base de la necessitat de transformació de la ciutat moderna i del mateix urbanisme com a institució. En aquest llibre hem anat veient de quina manera el que s'anomenava «centre de moviment» fou un dels problemes que es plantejà més cruament en el període estudiat.

En realitat, la funció del planejament urbà era, ja a meitat del segle XIX, la d'assegurar el funcionament de la ciutat en creixement i, per tant, la de racionalitzar el procés de substitució permanent dels usos menys competitius pels més dependents de la localització a les successives corones d'un centre preestablert. Els mecanismes per aconseguir-ho foren diversos. En primer lloc, el traçat, on el marge de discussió possible era el de traduir de forma immediata l'esquema central o optar per una malla rectangular. En segon lloc, l'ordenança, que es podia entendre com una norma de bon govern o adjudicar-li, a més, la tasca de definir el contingut i límits (la volumetria permesa) del dret de propietat.

Aquests dos mecanismes foren els previstos al Pla Cerdà, amb les bases econòmiques per a l'obtenció del sòl i la construcció de les infraestructures. Però es podia pensar en altres mecanismes, en particular el de la programació temporal, el de la qualificació diferencial del traçat i el de la zonificació que s'asseguraria amb la localització d'edificis específics de funció i significació clares. Això és el que proposaren Rovira, Garriga o Molina en diferents moments.

La centralitat era el mecanisme més apte per definir, ensems, la prefiguració espacial de la ciutat del futur i la dinàmica urbana del traspàs en el context de les societats occidentals del vuit-cents. Era la condició perquè aquella prefiguració no remetés a un futur utòpic o inversemblant per excessivament llunyà, tal com assenyalà per a Barcelona l'avantprojecte de Garriga de 1857-1858.

La imatge de les tres corones concèntriques, que amb el temps la pràctica urbanística convertiria en el sòl urbà, urbanitzable programat i no programat, es pot resseguir almenys des de Fourier. A Barcelona fou Rovira i Trias el primer que sapiguem que se'n serví l'any 1846, i Cerdà mateix ho féu indirectament al seu avantprojecte de 1855 quan decidí d'ocupar-se exclusivament de les categories de sòl urbanitzable de l'eixamplament. Pel que feia al sòl urbà, Cerdà hipotetitzà aleshores la dissolució progressiva de la ciutat antiga, desconixedor de la formulació de Fourier, que preveia la terciarització del centre antic i que s'ha demostrat més encertada per a la majoria de ciutats europees. Cerdà corregí la seva hipòtesi posteriorment, de manera que en el seu pla del 1859 i sobretot al del 1863 i a la *Teoria* en realitat s'anà apropant a la de Fourier. Pel sòl urbanitzable, en canvi, Cerdà rebutjà la delimitació d'un sòl no programat diferenciatiu del programat. Ho féu prou explícitament després del concurs, en defensar la

il·limitació de la ciutat –tal com s'explicita al Dictamen de la Junta del 1861, que en aquest aspecte és conclusiu.

El projecte de Cerdà només es convertí en un real pla d'urbanisme quan –després d'aprovat– el seu autor intentà introduir les bases econòmiques amb l'expropiació de tres franges per obtenir el sòl públic dels carrers i pagar els costos de la urbanització. Fou a partir d'aquestes bases que Cerdà necessità delimitar «polígons» de reparcel·lació i de repartiment de càrregues i beneficis que substituïren les inexistents «zones» de creixement. Les bases també significaren un intent d'atribuir els costos de la reforma a l'eixample en generalitzar un únic mecanisme per a les dues situacions i formar una bossa comuna. En no aprovar-se pel Govern el sistema de les bases econòmiques de Cerdà, la qüestió tornà a obrir-se. S'intentà, a través dels projectes de Garriga, una redefinició de la reforma i de l'articulació entre el sòl urbà i urbanitzable i també unes limitacions temporals al creixement. Cerdà intentaria redefinir unes bases econòmiques tancades només per a la reforma, però només aconseguí embarcar-se i embarcar l'Ajuntament en una operació abocada al fracàs.

ELS OBJECTES DE LA PLANIFICACIÓ URBANA

Hem comprovat que en el període estudiat a Barcelona apareixen tots els objectes de l'urbanisme modern.

EL MERCAT DEL SÒL

L'organització del sistema de rendes absolutes a través del model central i de rendes relatives a través de la jerarquitització de la malla i de la qualificació diferencial de sectors (*zoning*), la intentaren ja des d'un primer moment Rovira i Garriga, que en els projectes dels anys 1857-1862, proposaven organitzar sectors urbans –de l'eixample i també de la reforma– a través de «galles de taronja» radials i alhora segons la distància al centre. El Pla Rovira, que definia funcions i valors diferents a cada «galla» amb els equipaments «generals», n'és el cas més evident.

En canvi, Cerdà, que amb el seu mercat perfecte pretenia eliminar les rendes monopolístiques, hagué d'acabar admetent –en el moment de posar en marxa el seu projecte– que el sòl urbanitzat no solament era un bé escàs per culpa del monopoli exercit pels «límits urbans artificials o naturals» sinó pel sol fet de ser urbanitzat. Fou en aquest moment quan intentà incorporar el fenomen de la centralitat en el seu raonament, posant en dubte la seva mateixa essència.

L'HABITATGE

La qüestió de l'habitatge era una de les principals preocupacions de tots els planificadors. Cerdà, que basava gran part del seu avantprojecte de 1855 en

l'estudi dels tipus de casa existents i en els nous que s'anaven proposant arreu, defensava la utilització de cases individuals aïllades a l'eixample, cosa que fou motiu de polèmica.

Però més que no pas el tipus, és la localització de l'habitatge obrer –que calia millorar i, alhora, segregar– la que justifica en part la necessitat de la planificació urbanística, i és la dialèctica entre la segregació i la també necessària proximitat de la mà d'obra la que explica en gran manera la diversitat de propostes. En aquest aspecte, el dictamen de les corporacions és interessant perquè es mou entre «el bell ideal» de les cases unifamiliars aïllades i la necessitat contradictòria de definir un lloc central més dens. La proposta de jerarquització de la malla, en la qual Garriga insistia des de 1857, era una manera, com explicà a la memòria del Pla de la Barceloneta, d'afrontar la qüestió de la «separació en proximitat» de les diferents classes d'habitatge, que obligà Cerdà a efectuar un canvi radical al seu projecte del 1859 i deixar de banda els seus estudis tipològics sobre l'habitatge obrer per remetre el problema a l'exclusiva qüestió dels costos del sòl.

ELS LLOCS DE TREBALL

La localització de la indústria i la seva segregació de la ciutat justificaven també l'aparició del pla d'urbanisme per idèntics motius que la del pla de l'habitatge obrer. Ja als primers projectes, com el de Josep Massanés, hem pogut veure la contradicció entre els atributs tradicionals de la ciutat –de capital o mercantils– i la presència d'estructures productives. El caràcter productiu de la ciutat, del que havia de ser la seu del poder a través de les noves institucions culturals i d'informació, generaria una dialèctica que constituí el veritable nucli a partir del qual s'anirien definint els instruments i els objectes de la nova pràctica urbanística. La ciutat industrialista requeria el control d'aspectes diferents dels de la ciutat industrial i la ciutat mercantilista i per això calien nous instruments.

En aquest aspecte cal remarcar, però, la contradicció entre la ideologia industrialista dominant i la realitat d'una societat en què els industrials representaven de fet una minoria enfront dels comerciants. Minoria que, a més, era heterogènia: entre els petits industrials, els «capitans de fàbrica» i els grans financers –que emergiren precisament en aquesta època– existien diferències bàsiques que es traduïren en comportaments divergents respecte al projecte urbà.

ELS EQUIPAMENTS PÚBLICS

La discussió de les bases d'eixample s'inicià amb una llista dels equipaments que Barcelona necessitava i que no podia situar a l'interior de la ciutat, i les bases

del concurs feren una classificació afinada dels edificis públics segons la seva localització a la ciutat. Anteriorment Garriga, al seu avantprojecte, ja diferenciava clarament el que podríem anomenar equipaments locals dels generals, que recolliren tots els projectes posteriors.

En els projectes dels arquitectes els edificis més monumentals i representatius tenien un paper essencial en la qualificació de la ciutat i de les seves parts, seguint en això les doctrines dels tractadistes arquitectònics clàssics, posades al dia per Léonce Reynaud. Cerdà refusà la utilització d'aquest mecanisme i sempre s'abstingué de considerar els equipaments que no tinguessin un servei directe per a la població als nivells d'agregació urbana inferiors, com ara les borses, els grans teatres o les escoles universitàries i similars, que en canvi polaritzaren els traçats de ciutat dels arquitectes. Les reflexions de Garriga sobre els monuments i els edificis públics, la seva localització relativa, són l'objecte principal de tots els seus plans i projectes. Aquest arquitecte, fins i tot als anys setanta, en el seu avantprojecte de millores, en què féu seus molts dels enunciats de Cerdà, en posar en primer pla els aspectes més infraestructurals referents a sanejament i transports no deixà d'intentar una caracterització del pla de Barcelona superposada a la trama de l'enginyer, a través de la localització d'aquest tipus d'equipament.

Ara bé, en el cas de Garriga aquestes propostes de localització es limitaven a ser un suggeriment que havia de ser contrastat per d'altres persones, en particular per les comissions de l'Ajuntament, fet que demostra una manca de determinisme cientista en la seva localització.

El mateix caràcter de suggeriment devia de tenir l'afectació a equipament de les illes centrals de cada barri, que Cerdà havia proposat l'any 1859, ja que en el projecte del 1863 ho eliminà del plànol —malgrat que n'assenyala altres destinades presumiblement a equipaments o jardins públics, com la que seria objecte del concurs per a institucions provincials uns anys després (rondes-Bruc-Bailèn).

CARRERS I TRANSPORT PÚBLIC

La forma i dimensió dels carrers i de la malla eren les principals preocupacions de Cerdà, que en això seguia la tradició higienista setcentista de Pierre Pâtte en l'avantprojecte del 1855, fins que l'any 1859 Cerdà començà a incorporar la seva teoria del «desenvolupament del modus de locomoció», i només l'any 1863 —en paral·lel al que passava a París— incorporà definitivament el tren al seu projecte de ciutat i el convertí en l'element principal de la seva reflexió.

Anteriorment Cerdà proposava la centralització de les estacions en un sol lloc a prop del port, però rebutjava el tren de circumval·lació proposat per Rovira per les mateixes raons que ho feia amb tots els altres límits urbans artificials. També rebutjava la proposta, feta per Garriga l'any 1857, de crear

dues estacions a llevant i ponent i un baixador al passeig de Gràcia, per tal d'evitar un punt de focalització urbana que no estigués relacionat amb el moviment de mercaderies.

L'any 1863, amb el seu nou projecte, Cerdà aconseguí d'integrar plenament el tren a la ciutat, convertint-la en un magatzem servit pel tren i pels tramvies. Fou aleshores que pogué escriure el darrer capítol del primer volum de la seva *Teoria*, en què defensa la urbanització d'aquest sistema de transport. A la mateixa època Garriga, en el seu Pla de la Barceloneta, incorporava també el tramvia, i Cesar Daly considerava el tramvia com el principal instrument per eixamplar la ciutat i fer baixar els lloguers de París. La transcendència del nou sistema de transport a Barcelona es faria palesa quan un dels primers carrers de l'eixample a urbanitzar-se fos el de Provença entre l'estació del tren de Sarrià i el passeig de Gràcia. Aquest mitjà de transport augmentava l'àrea urbana real però, en contra de les previsions de Cerdà, potenciava els valors de centralitat de la ciutat vella, superposant a la xarxa rectangular un funcionament radial des del centre antic, com demostren els recorreguts de les diverses línies de tramvies que existien a Barcelona l'any de l'Exposició Universal.

LA CIUTAT VELLA COM A PROBLEMA

Avui, quan l'eixample és el centre de negocis de la conurbació urbana i el centre antic ha quedat despullat d'aquest paper, el seu significat cultural i la seva funció metropolitana s'estan replantejant. Per això cal recordar que el problema original de l'urbanisme, tal com hem intentat exemplificar amb el cas de Barcelona, és el de la relació entre la ciutat vella i la nova. I això tant pel que fa als aspectes temporals de programació com espacials d'articulació formal. D'altra banda, fins i tot en el nostre cas i a pesar de les intencions de molts, la ciutat vella va mantenir encara per molt temps els valors de centralitat. Això fa que els motius de la seva reforma no s'hagin de buscar en la manca d'higiene ni en d'altres derivats de la seva pròpia lògica interna, sinó en els requeriments que el creixement de la ciutat posa al centre urbà en un context de creixement i de competència interurbana moderns.

La relació entre la ciutat vella i la nova és un dels problemes més constants de l'arquitectura i l'urbanisme, des del segle XVIII ençà. Aquí hem intentat revisar-ne un episodi molt concret, però per acabar se'ns permetrà fer un salt cronològic i remetre'ns al que diu Manfredo Tafuri a *Teorías e historia de la arquitectura* quan considera que, per autors moderns tan diferents com Le Corbusier o Wright, hi ha una coincidència indiscutible que és que «els centres històrics usats com a "trossos" de la ciutat contemporània són un perill per a la vida», i continua dient que per ells es tracta de l'oposició entre dues estructures en sentit propi. «El conjunt del teixit històric és una estructura independentment de les seves estratificacions. Més aviat és una estructura que d'alguna manera es defineix negativament, contraposant-se a una altra estructura, encara que aquesta

existeixi com a hipòtesi: l'estructura de la ciutat moderna.»² A la vista del que hem anat veient, ja podem copsar fins a quin punt es podria considerar Cerdà com un antecessor de la ideologia d'aquests autors moderns en la seva relació conflictiva amb la història.

D'altra banda, en el moment en què Tafuri escrivia això, es vivia una redescoberta de Giovannoni i un descrèdit de la Carta d'Atenes entre els defensors dels centres històrics, que han construït, segons aquest autor, «ambigües i fascinants *contaminacions*, les quals, més que renovar el context en el qual s'inscrivien, el comenten líricament», deixant intacte el problema, que no és altre que la manca d'un «codi nou» i clar en la seva estructura. Subscrivim l'afirmació de Tafuri quan diu que «no s'ha comprès que renunciar a reconfigurar la ciutat significa renunciar a comprendre-la críticament». Aquest treball de reconfiguració era el que d'una o altra manera intentà Garriga, a qui es podria aplicar la reflexió de Giuseppe Samonà,³ que obrí un nou capítol d'aquest problema en el seu llibre sobre l'avenir de la ciutat quan «considerava globalment el problema de la forma urbana com a organització dinàmica d'una dialèctica incessant entre permanències d'estructures y canvis morfològics»,⁴ malgrat que Samonà arribà a una conclusió polèmica i problemàtica que l'apartava dels paràmetres en què es podia moure un arquitecte del segle XIX quan defensava la conservació de *tota la forma* de la ciutat.⁵ Sense pretendre continuar aprofundint aquí en aquesta temàtica d'actualitat, sí que voldríem concloure assenyalant que qualsevol actuació a la ciutat vella implica una reinterpretació de tots els elements que la caracteritzen. En aquest sentit cal reprojectar-la en la seva forma general i d'acord amb el seu paper i de la forma que en cada moment es vol donar a la ciutat actual en el seu conjunt. En paraules d'Aymonino, «el problema de la "inserció", com el més genèric d'"ambient", no existeix. Existeix el problema de complexos arquitectònics i de sectors urbans formalment realitzats o no».⁶

Els treballs de Garriga i Roca per a Barcelona ens han permès reconstruir una història del projecte urbà que no necessita recórrer a grans trencaments històrics ni a explicacions exclusivament localistes, ans es presenta com un episodi del desenvolupament de la cultura urbana europea més general. D'altra banda, la modernitat que hem intentat de fer ressaltar en

2. Vegeu el primer capítol, «La arquitectura y el eclipse de la Historia», *op. cit.*, especialment les pàgines 73, 74, 78-83 i 94-98. La citació és de la pàgina 81.

3. Giuseppe SAMONÀ, *L'urbanistica e l'avvenire della città negli stati europei*, Bari, Laterza, 1959. Tercera edició de 1967 totalment revisada per l'autor.

4. TAFURI, *op. cit.*, p. 97.

5. «Penso que una norma inspirada en la conservació més restrictiva podria ser eficient sempre que estigués inscrita en les línies programàtiques d'un pla complet de la ciutat; en ell, més que limitar l'extensió de les zones antigues que cal conservar, preparant instruments graduals per a la penetració d'activitats econòmiques regeneradores que puguin ser introduïdes sense alterar-la, ens hauríem de proposar valerosament la conservació de *tota la forma* de la ciutat» (SAMONÀ, *op. cit.*, p. 252).

6. Carlo AYMONINO, citat per TAFURI, *op. cit.*, p. 102.

Garriga, enfrontant-la en molts casos a la de Cerdà, aporta suggeriments d'un gran valor per a la nostra sensibilitat d'avui i ens obliga també a reflexionar sobre les nostres limitacions a l'hora de forjar nous instruments per a la reinterpretació del significat i del futur de les nostres ciutats velles, en el context de les nostres metròpolis «difuses».

BIBLIOGRAFIA

SUMARI

BIBLIOGRAFIA DE L'ÈPOCA SOBRE ARQUITECTURA I MATÈRIES AFINS

1. Tractats i manuals d'arquitectura i belles arts	417
2. Història de l'arquitectura i de l'art	418
3. Manuals de geometria, taquimetria i topografia	421
4. Premsa	422
5. Altres	423

BIBLIOGRAFIA GENERAL SOBRE ARQUITECTURA, URBANISME I ART

1. Història i teoria de l'arquitectura	426
2. Història i teoria de l'urbanisme	428
3. Història i teoria de l'art	431
4. Estudis urbanístics sobre ciutats	432
5. Cartografia	433
6. Altres	434

HISTÒRIA POLÍTICA, ECONÒMICA I SOCIAL	435

BIBLIOGRAFIA SOBRE BARCELONA

1. Bibliografia anterior al 1900	437
2. Bibliografia posterior al 1900	441

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA DE L'ÈPOCA SOBRE ARQUITECTURA I MATÈRIES AFINS

1. TRACTATS I MANUALS D'ARQUITECTURA I BELLES ARTS

- ALGAROTTI, Francesco. *Saggio del Conte Algarotti sull'Architettura e sulla Pittura*. Bari: G. da Pozzo, 1963.
- BAILS, Benito. *De la Arquitectura civil*. Vol. IX: *Elementos de Matemáticas*, Madrid: Joaquín Ibarra Impresor de Cámara de S.M. y de la Real Academia, 1783. [Ed. facsimil: València: C.O. Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Murcia, Artes Gráficas Soler, 1983]
- *Diccionario de Arquitectura Civil: Obra póstuma de Don Benito Bails, primer director que fue de matemáticas de la Real Academia de San Fernando...* Madrid: Imp. de la Viuda de Ibarra, 1802.
- BLONDEL. *Cours d'Architecture ou Traité de la décoration, distribution et constructions de bâtiments*. París: 1771-1777. 9 v.
- CARLA, M. de. *Methode nouvelle pour exprimer rigoureusement sur les cartes terrestres et maritimes les hauteurs et configurations du terrain*. Publicat pel pare Dupain-Triel, geògraf del Rei i dels Senyors, claustre de Notre-Dame a París, 1782.
- CERDA I SUNYER, Ildefons. *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imp. Española, 1867. [Pròleg a l'ed. facsimil per Antonio Barrera de Irimo. Estudi sobre «La vida y obra de I. Cerdà», selecció de l'annex documental i bibliografia per Fabià Estapé. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1971. 3 v.]
- CONSIDÉRANT, Victor. *Description du Phalanstère et considerations sociales sur l'architecture*. 2a ed. París: Librairie Societaire, 1848.
- DURAND, J. N. L. *Précis des leçons d'Architecture données à l'Ecole Royale Polytechnique*. Par..., architecte, professeur d'architecture, et membre correspondant de l'Academie de Beaux-Arts d'Envers. París: 1802-1905. 2 v. [Traducció castellana: Madrid: Pronaos, 1981]

- FOURIER, Charles. *Théorie de l'Unité universelle ou Traité de l'Association domestique agricole*. París: 1822.
- *L'Harmonie universelle et le Phalanstère exposés par..., recueil méthodique de morceaux choisis de l'auteur*. París: Librairie phalansterienne, 1849.
- HOPE, Tomas. *Storia dell'Architettura*. Milà: Gaetano Imperatori [ed.], 1840.
- LAUGIER, M. A. *Essai sur l'Architecture...* París: Chez Duchesne Libraire..., 1758.
- MANJARRÉS, José de. *Teoría e historia de las Bellas Artes*. Barcelona: Lib. de Joaquín Verdager, 1859.
- *Teoría estética de las artes de dibujo: comprende la teoría estética de la Arquitectura, que constituye la memoria que sobre este tema premió la Academia de Bellas Artes de San Fernando en el concurso abierto en 1866*. Barcelona: Est. Tip. de J. Jesús, 1874.
- MEMMO, Andrea. *Elementi d'Architettura Lodoliana*. Milà: Zara, 1833 [Ed. facsímil: Milà: Gabriele Mazzotta Edit., 1973]
- MILIZIA, Francesco. *Principi di Architettura Civile. Illustrata dal professore architetto Giovanni Antolini*. Milà: Serafino Majocchi, 1847. [1a ed., 1781]
- *Dell'arte di vedere nelle Belle Arti del Disegno. Secondo i principii di Sulzer e di Mengs...* Venècia: Giambattista Pasquali, 1781. [Trad. castellana: *Arte de ver en las Bellas Artes del diseño según los principios de Sulzer y de Mengs, escrito en italiano por... y traducido al castellano con notas e ilustraciones por D. Juan Agustín Cean Bermúdez...* Madrid: Imp. Real, 1827]
- PATTE, Pierre. *Memoire sur les objets les plus importants de l'architecture*. París: 1769.
- QUATREMER DE QUINCY, M. *Dictionnaire historique d'Architecture comprenant dans son plan les notions historiques, descriptives, archeologiques, biographiques, theoriques, didactiques et pratiques de cet art...* Librairie d'Adrien le Clere et Cie., 1832. 2 v.
- REYNAUD, Léonce. *Traité d'architecture*. Librairie pour l'architecture Dalmond et Dunod [ed.], 1850-1858. 2 t. en 4 v. [4a ed., 1875-1878]
- SERRALLACH, Leandro. *Apuntes de la asignatura de construcción y manipulación de materiales... (por Leandro Albareda). Sacados de las explicaciones del catedrático... L. Serrallach en... 1873 a 1874*. Barcelona: 1873-1874.
- SITTE, Camillo. *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*. Viena: 1889. [Trad. castellana: *Construcción de ciudades según principios artísticos*. 1a ed. Barcelona: Ed. Canosa, 1926. Ed. facsímil: Barcelona: 1980]
- TOUSSAINT DE SENS, Claude Jacovo. *Novísimo manual completo de Arquitectura o guía del Arquitecto práctico*. Madrid: Imp. de Cipriano López, 1860. 3 v.
- VILLAR, Francisco de Paula del. *Apuntes de composición de edificios de habitación rurales e industriales*. Escola Especial de Mestres d'Obres, curs 1868-1869.
- VIOLLET-LE-DUC, Eugène. *Entretiens sur l'Architecture*. París: A. Morel et Cie [ed.], 1863-1872. [Ed. facsímil: Brussel·les: Pierre Mardaga [ed.], 1977]
- WINCKELMANN, J.J. *Geschichte der Kunst des Altertums...*, Dresden: 1764 [Trad. castellana: *Historia del Arte en la Antigüedad*. Barcelona: Ed. Iberia, 1967]

2. HISTÒRIA DE L'ARQUITECTURA I DE L'ART

- AMADOR DE LOS RÍOS, José. «Monumentos anteriores al siglo XIII. Período Bizantino. Iglesias de Segovia». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 10, 11 i 12 (1846), p. 79, 80, 84-86 i 92-94.

- «Arquitectura árabe». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 4-6 (1846).
- «Arquitectura del Renacimiento». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 8 (1846), p. 57-59.
- «Arqueología». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 2 i 3 (1846), p. 10, 11 i 18-20.
- ASSAS, Manuel. «Apuntes sobre el origen y progreso de la Arquitectura». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 7, 8, 10, 11, 12 i 13 (1846), p. 49-51, 59, 60, 78, 79, 83, 84, 91, 92 i 100.
- BATISSIER, L. «Catedrales de España». *El Laberinto* [Madrid], núm. 15-17 (1845), p. 220, 221, 236, 237, 268 i 269.
- *Histoire de l'art monumnetal dans l'Antiquité et au Moyen Age suivie d'un traité de peinture sur verre...* París: Furne et Compagnie, Libraires editeurs, 1845.
- BEULE. «Les villes du sixième siècle». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], núm. 16 (1858), p. 250-256.
- CAVEDA, José. *Ensayo histórico sobre los diversos géneros de arquitectura empleados en España desde la dominación romana hasta nuestros días...* Madrid: Imp. de Santiago Saunague, 1848.
- CESPEDES, L. «La Academia de San Fernando». *La Arquitectura Española* [Madrid], núm. 1, any I (1866), p. 2 i 3.
- «Correspondencia entre la arquitectura española y nuestro estado social». *La Arquitectura Española* [Madrid], núm. 1, any I (1866), p. 4 i 5.
- DALY, Cesar. «De l'architecture domestique de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1840, p. 165-169.
- «Concours pour le Grand Prix d'Architecture». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1842, p. 261-274.
- «L'Exposition annuelle d'Architecture au Louvre». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1843, p. 123-138 i 159-166.
- «Memoire de M. Willis sur la construction des voutes au Moyen-Age». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1843, p. 3-14.
- «Communication de la Mediterranée et de la mer Rouge par un canal maritime et un chemin de fer». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], núm. 6 (1845-1846), p. 150.
- «¿La ciencia y la industria son enemigas del arte?» *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], 1846, p. 54.
- «Opinion de l'Academie Royale des Beaux-Arts sur l'architecture gothique». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1846, p. 313-322.
- «Quelques mots sur la redaction de la revue, sur nos projets futurs, et sur nos tendances». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1854, p. 191-194.
- «Introduction (1856)». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 14 (1856), p. 1-10.
- «L'architecture privée au XIXè siècle». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1860, p. 33-38.
- «Concours pour le Gran Opéra de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1861, p. 14-51 i 75-134.
- «Travaux de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], núm. 20 (1862), p. 166-200.
- «Introduction (1863)». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1863, p. 1-11.
- *L'Architecture privée au XIXè siècle sous Napoleon III. Nouvelles Maisons de Paris et des environs... ouvrage dédié à M. le baron Haussmann, sénateur, préfet de la Seine.* París: A. Morel et Cie. Libraires-Editeurs, 1864. 4 v.

- «Introduction (1866)». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1866, p. 1-10.
- «Que faut-il entendre par ces mots: l'Architecture de la Renaissance?» *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1867, p. 207-215.
- «De l'architecture de l'avenir. A propos de la Renaissance française». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1869, p. 10-71.
- DALY, Cesar; BAILLY, E. «De l'architecture polychrome naturelle». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1857, p. 330-340.
- GIRARDOT, B. «De l'archéologie en Espagne». *Annales Archeologiques*. París: setembre 1846, p. 125-131.
- GOETHE, Johann W. «De arquitectura alemana». *Obras Completas II*. Madrid: Aguilar, 1950, p. 2010-2013.
- HITTORF, J. J. *Restitution du Temple d'Empédocle a Sélinonte, ou l'architecture polychrôme chez les grecs*. París: Librairie de Firmin Didot Frères, 1851.
- JAREÑO, Francisco. «Arquitectura». *Revista de Obras Públicas* [Madrid], núm. 9 (1853), p. 115 i 116.
- JOVELLANOS, Gaspar Melchor de. *Diferentes trabajos relativos a Bellas Artes*. Madrid: Imp. de Rivadeneyra, 1858.
- LANCE, A. «Traité d'Architecture par M. Léonce Reynaud». *Encyclopedie d'architecture*. París: 1853, p. 34-37, 47-54 i 62-69.
- LASSUS. «De l'art et de l'archeologie». *Annales Archeologiques*. París: 1845, p. 69-77, 197-204 i 329-335.
- MANJARRÉS, José de. *Discurso en la Academia de Bellas Artes*. Barcelona: Lib. de Joaquín Verdager, 1859.
- «Arquitectura. Imitación de estilos». *Revista de Cataluña* [Barcelona], 1862, p. 163-169.
- «Aplicación del arte a la industria». *El arte en España*. Madrid: 1864, p. 23-28, 129-135 i 201-211.
- *Nociones de Arqueología cristiana, para uso de los Seminarios Conciliares, Guía de Párrocos y Juntas de Obra y Fábrica de las Iglesias*. Barcelona: P. Riera, 1867. [1a ed., 1864]
- *Nociones de Arqueología Española*. 2a ed. Barcelona: Bastinos, 1874.
- *El arte en el Teatro*. Barcelona: Bastinos, 1875.
- *Las Bellas Artes. Historia de la Arquitectura, la Escultura y la Pintura por... Seguida de unos apuntes sobre el Renacimiento del Arte en la Pintura en España por D. Manuel Ossorio y Bernard*. 2a ed. aumentada. Barcelona: J. y A. Bastinos, 1881.
- ORIOI I BERNADET, Josep. «Del origen de los órdenes de arquitectura y en especial del orden dórico». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 11 (1846), p. 169-171.
- PATTE, Pierre. *Monuments erigés en France à la gloire de Louis XV*. París: 1765.
- PERREYMOND. «Etudes sur la ville de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1842, p. 540-544, 570-579; 1843, p. 23-37, 72-79, 79-88, 413-428, 449-469.
- PIFERRER, Carlos; PI MARGALL, Francisco. *España, sus monumentos. Su naturaleza e historia. Cataluña*. Barcelona: Daniel Corteza y Cia., 1884.
- QUATREMERE DE QUINCY, M. «Reglas». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 6 (1846), p. 87-91.
- «Escultura de bajo-relieve antiguo». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes*, núm. 1 (1846), p. 22-26.

- RAOUL-ROCHETTE. «Consideraciones sobre la cuestión de determinar si es conveniente construir iglesias de estilo gótico en el siglo XIX». *Boletín Español de Arquitectura*, núm. 1 (1846), p. 67, 68, 74 i 75.
- ROVIRA I TRIAS, Antoni. «Arquitectura. D. Antonio Celles y Azcona». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 9 (1846), p. 138-142
- «De los tipos de arquitectura». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], 1847, p. 323.
- SAAVEDRA, Eduardo. «El teatro del Liceo en Barcelona». *El Museo Universal* [Madrid], 1861, p. 123 i 124.
- SERRALLACH, Leandro. *Atonía y marasmo en el campo del arte arquitectónico de la edad presente*. Barcelona: C. Verdaguer, 1885. [Actes de l'Acadèmia de Belles Arts de Barcelona, 1884]
- *Monumentos romanos de Tarragona. Apuntes histórico-críticos de algunos de dichos monumentos por..., leídos en la excursión a aquella ciudad por la Asociación en 24 de mayo de 1885*. Barcelona: Asociación de Arquitectos de Cataluña, Casa Provincial de la Caridad, 1886.
- *Consideraciones acerca de la intervención del arte, de la ciencia y de la industrias en la Arquitectura*. Barcelona: Imp. de J. Jesús, 1886.
- VIOLLET-LE-DUC, Eugène. «Du style gothique au XIXe. siècle». *Annales archeologiques*. París: juny 1846, p. 325-353.
- «Entretien et restauration des cathédrales en France. Notre Dame de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1851, p. 3-18, 113-120 i 209-217.
- «Un mot sur l'architecture en 1852». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1853, p. 314-327.
- *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^e au XVI^e siècles*, París: B. Bance, 1854-1868. [Ed. facsímil. París: De Nobele, 1967. 10 v.]
- ZABALETA, Antonio. «Arquitectura y obras públicas». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], I, núm. 18 (1846), p. 283-287.
- «Rápida ojeada sobre las diferentes épocas de la Arquitectura y sobre sus aplicaciones al arte de nuestros días». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 2-7 (1846).
- «Arquitectura. Aplicación del arte antiguo al arte moderno. Sistemas opuestos. La Academia, la Escuela Gótica y los eclécticos en Francia». *El Renacimiento* [Madrid], núm. 1 (1847), p. 3-6.

3. MANUALS DE GEOMETRIA, TAQUIMETRIA I TOPOGRAFIA

- ALBAREDA. *Problemas de Geometría descriptiva*. Curs 1870-1871. [Manuscrit]
- ALSAMORA, Onofre. *Tratado elemental de perspectiva*. Barcelona: 1842.
- BANDARAN, Antonio. *Tratado elemental de dibujo para...* Madrid: Academia de Ingenieros, 1838.
- BIELSA Y CIPRIAN, José. *Tratado elemental de Geometría Descriptiva y Sombras*. Segòvia: 1846.
- BOSSUT, Charles. *Histoire Generale des Mathématiques depuis leurs origines jusqu'à l'année 1808*. París: 1810.
- BARCENA, Leoncio de la. *Tratado de taquimetria. Aplicación de la Estadía en el levantamiento de planos y nivelaciones*. [S. ll.], 1882.

- BRANBILA, Fernando. *Tratado de principios elementales de perspectiva...* Madrid: 1817.
- BUCHOTTE. *Les Regles du dessein et du Lavis pour les plans... tant de l'architecture militaire que civile*, París: A. Lambert, 1743. [Nova edició]
- CARDEDERA, M.; ALONSO, J. *Taquimetria. Exposición de los cometidos modernos para el levantamiento de planos y de sus principales aplicaciones*. Madrid: Imp. T. Fortanet, 1877.
- CARDONA Y ESCARRABILL, Baltasar. *Tratado de Geometría Descriptiva*. Barcelona: 1846.
- CARNOT, Lazare-Nicolas. *De la correlation des figures de geometrie*. París: 1801.
- *Geometrie de position*. París: 1803.
- CASADEMUNT, José. *Lecciones de Geometría descriptiva...* 1850. [Manuscrit]
- CASANOVA, Guillermo. *Tratado de perspectiva lineal y aérea*. Madrid: 1794.
- CASSAGNE, A. *Traité pratique de Perspective*. París: 1866.
- CHASTES, Michel. *Aperçu historique des methodes en géometrie*. París: 1875.
- DOUAT, Dominique. *Method pour faire une infinité de Desseins differents, avec des carreaux mipartis de deus couleurs par une ligne diagonale ou observations du Pere... sur une Memoire... présenté... par... Sebastian Truchet*. París: Florentin de Laulue, 1722.
- ESTELLER FORÉS, Felipe. *Manual de Taquimetria aplicada al levantamiento de planos acotados y tablas para facilitar las operaciones numéricas*. Màlaga: Imp. Correo de Andalucía, 1889.
- GIOL SOLDEVILA, Isidro; GOYANES SOLDEVILA, José. *Tratado de acotaciones*. Madrid: Imp. Vda. Vázquez, 1861.
- *Tratado de topografía*. Madrid: M. Minuesa, 1864.
- GIRO Y ARANOLS, Andrés. *Curso metódico de Dibujo Lineal y de Geometría Práctica*. Barcelona: Imp. J. Matas, 1846.
- LACROIX, S. F. *Manuel d'arpentage, ou instruction élémentaire sur cert art et celui de lever les plans*. 5a ed. París: Ency. Rovet, 1835.
- MAS, Luis de; CAÑADAS, Francisco. *Curso completo de dibujo topográfico o colección de modelos para uso de las escuelas especiales civiles y militares*. Barcelona: Pons y Cia., 1851.
- PALMAROLA Y TRULLS, Jaime. *Ejercicios de Dibujo topográfico y de Paisaje panorámico*. Madrid: Mateu, s. d.
- PERROT, A. M. *Modèles de topographie dessinés et lavés*. 3a ed. París: Anselin, 1831.
- PEYRONNET, Juan Bautista. *Elementos de dibujo lineal o delineación, para uso de escuelas del Reino, de las Clases, de las Universidades, y de los artistas, artesanos, fabricantes y demás personas que profesan cualquier ramo de la industria...* Madrid: Imp. Garrasayaza, 1837.
- PUISSANT, L. *Traité de Topographie, d'Arpentage et de nivellement*. París: Vve. Courcier, 1820.
- RIUDAVETS, José M. *Lecciones de dibujo topográfico. Estudios progresivos dibujados y litografiados*. Madrid: Olaso y Cia., 1878.
- SALNEUVE, J. F. *Cour de Topographie et de Géodesie*. 3a ed. revisada i augmentada. París: Libr. Militaire J. Dumaine, 1857.

4. PREMSA

- Anuario de la Sociedad Central de Arquitectos* [Madrid], 1866.
- La Arquitectura Española* [Madrid], 1866.

- La Bandera Española* [Madrid], 1873.
Boletín Enciclopédico de Nobles Artes [Barcelona], 1846-1847.
Boletín Español de Arquitectura [Madrid], 1846.
El Comercio de Barcelona [Barcelona], 1865.
El Constitucional [Barcelona], 1842.
La Corona. Periódico Liberal [Barcelona], 1865-1867.
La Correspondencia de España [Madrid], 1877.
El Criterio [Madrid], 1856.
Diario de Barcelona [Barcelona], 1862.
El Eco de los Arquitectos [Madrid], 1872.
El Español [Madrid], 1846.
La Ilustración Barcelonesa. Periódico Liberal [Barcelona], 1857-1858.
La Ilustración Catalana [Barcelona], 1888-1889.
La Independencia [Barcelona], 1889.
Indicador de Barcelona [Barcelona], 1855.
El Laberinto [Madrid], 1845.
La Lluçmanera de Nova York [Barcelona], 1879.
El Porvenir de Cataluña [Barcelona], 1873-1874.
El Propagador de la Libertad [Barcelona], 1836.
El Reino [Madrid], 1862.
El Renacimiento [Madrid], 1847.
Revista de Arqueología Nacional y Extranjera [Madrid], 1878.
Revista de Cataluña [Barcelona], 1862.
Revista de la Arquitectura Nacional y Extranjera: órgano de la Sociedad Central de Arquitectos [Madrid], 1878-1885.
Revista de la Sociedad Central de Arquitectos: gaceta de la construcción, gaceta de obras públicas [Madrid], 1892-1893.
Revista de Obras Públicas [Madrid], 1867.
Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics: Journal des architectes, des ingénieurs... sous la direction de Cesar Daly [París], 1840-1879.
El Telégrafo [Barcelona], 1864-1865.
El Vapor [Barcelona], 1883.

5. ALTRES

- ÁLVAREZ, Aníbal. «Exposición del sistema adoptado para la enseñanza de las teorías del arte arquitectónico, por el profesor de esta asignatura en la escuela especial de Arquitectura D...» *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 7, 8, 10, 11, 12 i 13 (1846), p. 49-51, 59, 60, 78, 79, 83, 84, 91, 92 i 100.
 — *Exposición del sistema adoptado para la enseñanza de las teorías del Arte arquitectónico*. Madrid: J. M. Repollés, 1846.
 AMADOR DE LOS RÍOS, José. *Sevilla pintoresca o descripción de sus más célebres monumentos artísticos...* Sevilla: Francisco Alvares y Cia. Impresores, 1844.
 ANGLASELL, Ramón. *Extracto del discurso pronunciado... en la Junta General extraordinaria de la Sociedad General Catalana de Crédito celebrada... el día 24 de junio de 1859*. Barcelona: Imp. de Pons, 1859.

- BALMES, Jaume. *Observaciones sociales, políticas y económicas sobre los bienes del clero*. 2a ed. Barcelona: A. Brusi, 1854, p. 112.
- *Obras de Balmes*. Tom IV: *La Sociedad. Revista religiosa, filosófica, política y literaria*. Barcelona: Imp. del Diario de Barcelona, 1867.
- BASSEGODA I AMIGO, Bonaventura. «Necrológica. D. Miguel Garriga y Roca». *La Ilustración Catalana* [Barcelona], IX (1888), p. 350 i 351.
- BRUERE, M. R. *Traité de consolidation de talus, routes, canaux et chemins de fer*. París: E. Lacroix, 1862.
- CABANACH, Poncio. *Prontuario jurídico y elementos prácticos para ejercer el arte de edificar...* Barcelona: J. Piferrer, 1851, p. 55 i 1 f. pleg.
- CABELLO Y ASO, Luis. *El arquitecto. Su misión, su educación, sus conocimientos y enseñanzas*. Madrid: Im. de T. Fortanet, 1869.
- CAVEDA, José. *Memorias para la historia de la Real Academia de San Fernando y de las Bellas Artes de España, desde el advenimiento al trono de Felipe V hasta nuestros días*. Madrid: Imp. de M. Tello, 1867. 2 v.
- CESPEDES, L. «La Academia de San Fernando». *La Arquitectura Española* [Madrid]. Any I, núm. 1 (1866), p. 4 i 5.
- DALY, Cesar. «Enseignement de la theorie de l'architecture a l'Ecole des Beaux-Arts de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1847, p. 431-435.
- «Des cours d'histoire de la construction a l'Ecole des Beaux-Arts de Paris». *Revue Générale de l'Architecture...* [París], 1847, p. 431-435.
- «Quelques mots sur la rédaction de la Revue, sur nos projets futurs et sur nos tendances». *Revue Générale de l'Architecture* [París], 1854, p. 191-194.
- «De la reorganisation de l'Ecole de Beaux-Arts». *Revue Générale de l'Architecture* [París], 1864, p. 22-70.
- FONT I CARRERAS, Augusto. «Ciencias y Artes: relación entre ambas y en particular con la Arquitectura (contestación del Dr. D. José Domenech y Estepá)». *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, II, 3a època (7 abril 1900).
- FOSSES PI, Modest. *Tratado de Policía y obras públicas en el concepto de su legislación antigua y moderna*. Barcelona: N. Ramírez, 1872.
- «Causas de la inacción de las obras públicas en general». *Revista de Arqueología Nacional y Extranjera*, núm. 5 (1878), p. 60-62.
- Fourier, o sea, explanación del Sistema Societario*. Barcelona: 1841.
- GALADIES, Manuel. *Nuevo almacén de frutos literarios*. Vic: Imp. de Valls, 1849.
- GARRIGA I ROCA, Miquel: «Para la clase de ingenieros con arreglo a su instituto». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], 1846, p. 251 i 252.
- «Colegios y Gremios antiguos: considerados como cuerpo de asociación facultativa de Provincia, para el mayor fomento de las artes mecánicas». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], 1846.
- «¡Alerta!». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 1 (1846), p. 216-218 i 244-247.
- «Estadística». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 3 (1846), p. 74.
- «Medios para mejorar el estado de la arquitectura y de los arquitectos de España, ó sea, desarrollo del plan de estudios de la Real Academia de S. Fernando aplicado a la enseñanza de la arquitectura con arreglo a las circunstancias del país y del siglo». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 13 (1846), p. 193-200.

- «Polémica». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 18 (1846), p. 277 i 278.
- «Sobre la libertad que tiene todo arquitecto de optar por el género arquitectónico que mejor le parezca para la construcción de templos». *Revista de Obras Públicas* [Madrid], núm. 5 (1867), p. 20-22.
- «Los arquitectos del Estado». *El Eco de los Arquitectos* [Madrid], núm. 3 (1872), p. 419-421.
- «Lo pasado y lo presente del Arquitecto». *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos* [Madrid], núm. 4 (1877), p. 131-135.
- GOETHE, Johann W. *Viaje por Italia*. Barcelona: Iberia, 1956. 2 v.
- JAUMEANDREU, Eudald. *Curso elemental de economía política*. Barcelona: Gaspar, 1836. 2 v.
- LALLAVE, Jesús. *Instrucciones sobre la educación de ingenieros y arquitectos*. Madrid: 1841.
- LÓPEZ, T. *Principios geográficos aplicados al uso de los mapas*. Madrid: J. Ibarra, 1785.
- MADOZ, Pascual. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. 2a ed. Madrid: Tip. Madoz, 1846-1850. 16 v.
- MAGAZ, Juan. «Ferrocarril de Barcelona a Perpiñan». *Gaceta de los Caminos de Hierro...*, núm. 14 (10 maig 1859).
- MAGNE. *Proyecto de una casa mortuoria para la ciudad de Barcelona*. Barcelona: Imp. de A. Brusi, 1850.
- MANÉ I FLAQUER, Joan. «Cataluña». *El Criterio* [Madrid], novembre i desembre de 1856.
- MANJARRÉS, José de. *Discurso en la Academia de Bellas Artes*. Barcelona: Lib. de Joaquín Verdager, 1859.
- MARTÍNEZ DE LA ROSA, Francisco. «¿Cuál es el método o sistema preferible para escribir la historia?» *Revista de Madrid*, II (1839), p. 531-539.
- MONLAU, Pere Felip. *Elementos de Higiene Pública*. Barcelona: Imp. de Pablo Riera, 1847. 2 v.
- *¿Qué medidas higiénicas puede dictar el gobierno a favor de las clases obreras?* Barcelona: 1856.
- MONTURIOL, Narcís. *Reseña de las doctrinas sociales antiguas y modernas*. Barcelona: Imp. de J. Capdevila, 1848.
- NAVARRO REVERTER, Juan. *Del Turia al Danubio, Memorias de la Exposición Internacional de Viena*. València: 1875.
- PANELLA, Francisco. *Breves y sencillos bosquejos sobre Policía urbana y rural*. Barcelona: José Ribet, 1849, p. 100.
- PI I MOLIST, Emili. *Colonia de orates de Gheel (Bélgica). Descripción histórico-médica de este singular establecimiento...* Barcelona: Imp. de T. Gorchs, 1856.
- *Proyecto médico razonado para la construcción del manicomio de Santa Cruz de Barcelona*. Barcelona: Imp. de Tomas Gorchs, 1860.
- R. y Z. «Observaciones sobre el decreto de organización de la Escuela especial de Arquitectura». *Boletín Español de Arquitectura* [Madrid], núm. 8 (1846), p. 62-64.
- RIBAS, Felix. «Centralización». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 3 i 4 (1846).
- ROVIRA I TRIAS, Antoni. «Aplicaciones de la geología a la arquitectura». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], núm. 11 (1 setembre 1846), p. 169 i s.
- SAGRA, Ramon. *Atlas carcelario ó colección de láminas de las principales cárceles de Europa y América, proyectos de construcción de carruages y objetos de uso frecuente en las prisiones...* Madrid: Imp. del Colegio Nacional de Sordomudos, 1843. 2 v.

- *La Exposición de Londres y la industria española*. Madrid: Imp. de A. Espinosa y Cia., 1850.
- «Sobre la destitució de Garriga i Roca de l'Ajuntament de Barcelona». *La Corona. Periódico Liberal*. [Barcelona], 4 abril 1865.

BIBLIOGRAFIA GENERAL SOBRE ARQUITECTURA, URBANISME I ART

1. HISTÒRIA I TEORIA DE L'ARQUITECTURA

- ARRECHEA MIGUEL, Julio. *Arquitectura y romanticismo. El pensamiento arquitectónico en la España del XIX*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Universidad de Valladolid, 1989.
- BASSEGODA I AMIGÓ, Bonaventura. *Elogio del arquitecto D. Augusto Font y Carreras (1845-1924)*. Barcelona: 1925.
- *Galería de Arquitectos ilustres*. Asociación de Arquitectos de Cataluña, Barcelona: 1929.
- BASSEGODA I NONELL, Joan. *L'arquitecte masnouenc Miquel Garriga i Roca*. Gràfiques Masnou, 1977. [Pregó de la Festa Major de Sant Pere, 1976]
- BOHIGAS, Oriol. «Lluís Domènech i Montaner (1850-1923)». *The Architectural Review* [Gran Bretanya], desembre 1967, p. 427-436.
- BONET CORREA, Antonio [et al.]. *La polémica ingenieros-arquitectos en España. Siglo XIX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Turner, 1985.
- CAMP I ARBOIX, Joaquín. *Duran i Bas*. Barcelona: Ed. Aedos, 1961.
- CAPITEL, Anton. «El tapiz de Penélope. Apuntes sobre las ideas de restauración e intervención arquitectónica». *Arquitectura* [Madrid], núm. 244 (1983), p. 24-34.
- CHOAY, Françoise. *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*. París: Editions du Seuil, 1980.
- COLLINS, Peter. *Changing Ideals in Modern Architecture*. Londres: Faber & Faber, 1965. [Trad. castellana: *Los ideales de la Arquitectura Moderna. Su evolución (1750-1950)*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977]
- DE FUSCO, Renato. *Historia y estructura. Teoría de la Historiografía arquitectónica*. Madrid: Alberto Corazón, 1974.
- *L'Architettura dell'Ottocento*. Torí: UTET, 1980.
- *Historia de la arquitectura contemporánea*. Madrid: Blume, 1981.
- DIVERSOS AUTORS. *Le voyage d'Italie d'Eugène Viollet-le-Duc, 1836-1837*. Florència: Ecole Nationale Supérieure des Beaux-Arts, Centro Di, 1980.
- DIVERSOS AUTORS. «Neoclassic». *Architectural Design*, 48, núm. 8-9 (1978), p. 8-13.
- DIVERSOS AUTORS. J. Puig i Cadafalch: *L'arquitectura entre la casa y la ciutat*. Barcelona: 1989. [Catàleg de l'exposició dirigida per Maria Corral, Fundació Caixa de Pensions i Col·legi d'Arquitectes de Catalunya]
- DIVERSOS AUTORS. *Schinkel. Arquitecturas 1781-1841*. Madrid: 1989. [Catàleg de l'exposició a càrrec de Simón Marchán Fiz, Dirección General para la Vivienda y Arquitectura]

- DOMÈNECH I GIRBAU, Lluís, [et al.]. *Lluís Domènech i Montaner i el Director d'orquestra*. Barcelona: 1989. [Catàleg de l'exposició, Fundació Caixa de Barcelona]
- FOUCART, Bruno. «Au paradis des hygiénistes: l'architecture hospitalière au XIX^e siècle». *Monuments Historiques* [París], núm. 114 (1981), p. 43-53.
- «La modernité des neo-grecs». Dins el catàleg de l'exposició «Paris-Rome-Athenes. Le voyage en Grèce des Architectes français au XIX^e et XX^e siècles». París: N. Ch. Helman & Ph. Fraisse [comissaris], 1982.
- *Viollet-le-Duc. L'Eclectisme raisonné. Choix de textes et préface de Bruno Foucart*. París: Denoël, 1984.
- HAUTECOEUR, L. «La fin de l'architecture classique». Vol. VII d'*Histoire de l'Architecture Classique en France*. París: Ed. A. et J. Picard, 1955.
- HEGEMANN, Werner; PEETS, Elbert. *The American Vitruvius: an Architect's Handbook of Civic Art*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1988. [Introducció d'Allan Plattus, prefaci de Leon Krier i assaig introductori de Christiane Crasemann Collins. Ed. original: Nova York: Architectural Book Pub Coi., 1922]
- HEREU PAYET, Pere. «Sobre las lecciones de Historia de la Arquitectura dictadas por Aníbal Alvarez Bouquel y recogidas por Elias rogent y Amat». *II^o Congreso Español de Historia del Arte*. Valladolid: octubre 1978, p. 74-81.
- *Vers una arquitectura nacional*. Barcelona: Publicacions UPC, 1987.
- ISAC, Àngel. *Eclecticismo y pensamiento arquitectónico en España. Discursos, revistas, congresos (1846-1919)*. Diputació Provincial de Granada, 1978.
- KAUFMANN, Emil. *La arquitectura de la Ilustración. Barroco i postbarroco en Inglaterra, Italia y Francia*. Barcelona: Gustavo Gili, 1974.
- *Tres arquitectos revolucionarios: Boullée, Ledoux y Lequeu*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- MONTANER I MARTORELL, Josep Maria. *L'ofici de l'Arquitectura. «El Saber arquitectònic dels mestres d'obres analitzat a través dels seus projectes de revàlida»*. Barcelona: Publicacions UPC, 1983.
- *Anàlisi del procés de transformació del cos de coneixements arquitectònics a Catalunya en el període 1714-1859*. Tesi doctoral presentada a l'ETSAB de la Universitat Politècnica de Barcelona, 1983.
- NAVASCUES PALACIO, Pedro. «El problema del eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX». *RIE*, XXIX (1971), p. 111-125.
- «Influencia francesa en la arquitectura madrileña del siglo XIX: la etapa isabelina». *Archivo Español de Arte*, 1982, p. 59-68.
- PATETTA, Luciano. *La polemica fra i Goticisti e i Classicisti dell'Academie de Beaux-Arts 1846-1847*. Milà: CLUP, 1974.
- *L'Architettura dell'Eclettismo. Fonti, teorie, modelli 1750-1900*. Milà: Mazotta, 1975.
- «Los revival en arquitectura». A: ARGAN, Giulio Carlo [et al.]. *El Revival en las artes plásticas, la arquitectura, el cine y el teatro*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- PEVSNER, Nikolaus. *Historia de las tipologías arquitectónicas*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- RIBAS I PIERA, Manuel. «El primer neo-gòtic». *Arquitecturas Bis*, núm. 10 (novembre 1975), p. 24-30.
- ROGENT I AMAT, Elies. «La arquitectura catalana en la primera mitad del presente siglo». *Anuari de l'Associació d'Arquitectes* [Barcelona], 1901.
- ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.
- RYKWERT, Joseph. *La casa de Adán en el Paraíso*. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.

- *The Firsts Moderns. The Architects of the Eighteenth Century*. Cambridge, (Massachussets): MIT Press, 1980. [Trad. castellana: *Los primeros modernos. Los arquitectos del siglo XVIII*. Barcelona: Gustavo Gili, 1982]
- SAHM-VON ALTEN, Christiane; STEENBOCK, Franke. *Karl Friedrich Schinkel (1781-1841). Painting and Architecture between Romanticism and Classicism*. Catàleg de l'exposició, Munic, Goethe-Institut, 1985.
- SCHUBBERT, Otto. *Arquitectura Barroca Española*. Madrid: Ed. Calleja, 1928.
- SOLA-MORALES, Ignasi de. *Eclecticism and vanguardia. El caso de la Arquitectura Moderna en Catalunya*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- «De la memoria a la abstracción: la imitación arquitectónica en la tradición Beaux-Arts». *Arquitectura* [Madrid], núm. 243 (1983), p. 56-63.
- SOLERVICENS, Joan Bautista. *Manuel Duran i Bas*. Ajuntament de Barcelona, 1965, p. 43 i s. [Seminari d'arqueologia i història de la ciutat]
- TAFURI, Manfredo: «Símbolo e ideología en la arquitectura de la Ilustración». *Comunitat*, núm. 124-125 (1964), p. 68-85. [Trad. castellana dins *Arte, Arquitectura y Estética*. Madrid: Akal, 1980]
- *Teorías e Historia de la Arquitectura*. Barcelona: Laia, 1972.
- *De la Vanguardia a la Metrópoli*. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.
- «Arquitectura e historiografía: una propuesta de método». *Arquitectura*, Núm. 204-205 (1977), p. 90-96.
- TEYSSOT, Georges. «Clasicismo, neoclasicismo y arquitectura revolucionaria». Pròleg a E. KAUFMANN: *Tres arquitectos revolucionarios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

2. HISTÒRIA I TEORIA DE L'URBANISME

- ALZOLA Y MINONDO, Pablo. *Historia de las Obras Públicas en España*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Turner, 1979.
- ARBELLOT, Guy. «La grande mutation des routes de France à la fin du XVIII^e siècle». *Annales*, maig-juny 1973.
- AYMONINO, Carlo. *Origini e sviluppo della città moderna*. Pàdua: Marsilio Editore, 1965. [2a ed. renovada, 1971]
- *Lo studio dei Fenomeni urbani*. Roma: Officina Edizioni, 1977.
- AYMONINO, Carlo, [et al.]. *Città capitali del XIX^o secolo, Parigi e Viena*. Roma: Officina Edizioni, 1975.
- BAILLY, Antoine. *L'organisation urbaine. Théories et modèles*. París: Centre de Recherche d'Urbanisme. [Trad. castellana: *La organización urbana. Teorías y modelos*. Madrid: Instituto de estudios de Administración Local, 1978]
- BENEVOLO, Leonardo. *Orígenes de la urbanística moderna*. Buenos Aires: Tekné, 1967.
- BENEVOLO, Leonardo, [et al.]. *La progettazione della città moderna*. Roma; Bari: Laterza, 1977.
- BIDAGOR, D. [et al.]. *Resumen histórico del Urbanismo en España*. 2a ed. Madrid: Ed. IEAL, 1968.
- BOHIGAS, Oriol. «En el centenario de Cerdà». *Arquitecturas Bis* [Barcelona], núm. 13-14 (maig-juny 1976), p. 40-43.
- BONET CORREA, Antonio. *Plan Castro. Estudio preliminar, notas y apéndice*. Madrid: COAM, 1978.

- *El ingeniero Pablo de Alzola y Minondo, o las obras públicas como política regeneracionista. Estudio preliminar a las obras públicas en España, de Alzola*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ed. Turner, 1979.
- BUTLER, Rémy; NOISSETTE, Patrice. *De la cité ouvrière au grand ensemble. La politique capitaliste du logement social 1815-1975*. París: François Maspero, 1977.
- CAPEL Sáez, Horacio. *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona: Eds. Asenet, 1975.
- *Estudios sobre el sistema urbano*. 2a ed. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1982.
- *Geografía humana y ciencias zonales: una perspectiva histórica*. Barcelona: Montesinos, 1987.
- CHALINE, Claude. *La dynamique urbaine*. París: Presses Universitaires de France, 1980.
- CHOAY, Françoise. *L'urbanisme. Utopies et réalités*. París: Editions du Seuil, 1965. [Trad. castellana: *El urbanismo. Utopías y realidades*. Barcelona: Lumen, 1970]
- «Pensées sur la ville, arts de la ville». A: DIVERSOS AUTORS. *La Ville de l'Age industriel*. Vol. 4: George DUBY [ed.]. *Historie de la France urbaine*. París: Editions du Seuil, 1983.
- CHUECA GOITIA, F. *Breve historia del urbanismo*. 2a ed. Madrid: Alianza Editorial, 1970.
- COLLINS, George R.; COLLINS, Christiane C. *Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning*. Londres: Phaidon Press, 1965. [Trad. castellana: *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*; juntament amb SITTE, Camillo: *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980]
- DE VRIES, Jan. *European Urbanization 1500-1800*. Londres: Methuen and Co. Ltd., 1987. [Trad. castellana: *La urbanización de Europa, 1500-1800*. Barcelona: Crítica, 1987]
- DIVERSOS AUTORS. *Proyecto y ciudad histórica*. Actes del 1r. Seminari d'Arquitectura de Compostel·la (27 setembre - 9 octubre 1976), Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.
- DIVERSOS AUTORS. «Cerdá, un pasado como futuro». CAU [Barcelona], núm. 100 (1974).
- DIVERSOS AUTORS. *Risanamento e speculazione nei centri storici*. 3a ed. Milà: 1977. [A cura de P. Ceccarelli i F. Indovina; Franco Angeli (ed.)]
- DYOS, H. J. *The Victorian City: Image and Realities*. Londres: 1973. 2 v.
- *Exploring the urban past. Essays in urban history*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982.
- DYOS, H. J. [ed.]. *Urban History Yearbook*. Leiaster: Leiaster University Press, 1975.
- ESTAPÉ, Fabià: «Vida y obra de Ildefonso Cerdá. El Ensanche de Barcelona. Bibliografía y Anexo documental». A: CERDÁ, Ildefonso. *Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la Reforma y Ensanche de Barcelona*. Vol. III. Esplugues de Llobregat: Instituto de Estudios Fiscales. Ediciones Ariel, 1971.
- FORTIER, Bruno, [et al.]. *Prendre la ville, Esquisse d'une histoire de l'urbanisme d'Etat*. París: 1977.
- FORTIER, Bruno; VAYSSIÈRE, Bruno. «L'architecture des villes, espaces, cartes et territoires». *Urbi*, núm. 3 (1980), p. LIII-LXII.
- KONVITZ, Josef W. «Les villes portuaires de 1780 à nos jours: Leur evolution spatiale». *Urbi*, núm. 6 (1982), p. XXV-XXX.
- LACAZE, Jean-Paul. *Introduction à la planification urbaine*. París: Ed. du Moniteur, 1979.

- LAVEDAN, Pierre. *Histoire de l'urbanisme, Renaissance et temps modernes*. H. Laurens Editeur, 1941.
- LEPETIT, Bernard. «L'évolution de la notion de ville d'après les tableaux et descriptions géographiques de la France (1650-1850)». *Urbi*, núm. 2 (1979), p. XCIX-CVII.
- LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press, 1964. [Trad. castellana: *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito, 1966]
- *¿De qué tiempo es este lugar? Para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.
- *Planificación del sitio*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- MCLOUGHLIN, J. Brian. *Urban and Regional Planning. A Systems Approach*. Londres: Faber and Faber, 1970. [Trad. castellana: *Planificación urbana y regional. Un enfoque de sistemas*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1971].
- *Control and Urban Planning*. Londres: Faber and Faber, 1973. [Trad. castellana: *Planeamiento urbano y control*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1975]
- MALUQUER, Juan [et al.]. *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982.
- MANCUSO, Franco. *Las experiencias del zoning*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- MARTORELL, Vicente.; FLORENSA, A. *Historia del urbanismo en Barcelona*. Barcelona: Labor, 1970.
- MONEO, Rafael. «El urbanismo contemporáneo». A: MALUQUER, Juan [et al.]. *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982.
- MORACHIELLO, P.; TEYSOT, Georges. *Le machine imparfette*. Roma: Officina Edizioni, 1980.
- MORINI, Mario. *Atlante di storia dell'urbanistica (dalla preistoria all'inizio del secolo XX)*. Milà: Editore Ulrico Hoepli, 1979.
- PANERAI, Philippe R. *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: Gustavo Gili, 1986.
- PANERAI, Philippe [et al.]. *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1983.
- PAVIA, Rosario. *L'idea di città. XV-XVII secolo*. Franco Angeli Editore, 1982.
- PICCATO, Giorgio. *La costruzione dell'urbanistica. Germania, 1871-1914*. Roma: Officina Edizioni, 1974.
- QUAINI, Massimo. *La construcción de la geografía humana*. Barcelona: Oikos-Tau, 1981.
- REMY, Daniel. «L'abbellimento urbano in Francia nel XVIII secolo». *Lotus*, núm. 39, p. 95-101.
- RIBAS I PIERA, Manuel. *Ciudad y paisaje*. Barcelona: Publicacions ETSAB, 1970.
- «Los denominados standards urbanísticos y su aplicación al planeamiento». *Ciudad y Territorio*, núm. 1 (gener-març 1973), p. 6-11.
- RICHARDSON, Harry W. *Urban Economics*. Harmondsworth (Middlesex): Penguin Books, Ltd., 1971. [Trad. castellana: *Economía del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 1975]
- ROCA, F. «Cerdá después de Cerdá». *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* [Barcelona], núm. 100 (1974), p. 51-56.
- RONCAYOLO, Marcel. «Città». Vol. 3 d'*Enciclopedia Einaudi*. Torí: Giulio Einaudi Editore, 1978. [Trad. castellana: *La ciudad*. Barcelona: Paidós, 1988]

- «Les logiques urbaines. La production de la ville». A: DIVERSOS AUTORS. *La Ville a l'Age industriel*. Vol. 4: George•Duby [ed]. *Histoire de la france urbaine*. París: Editions du Seuil, 1983.
- «Preludio all'Hausmanizzazione: Capitale e pensiero urbano in Francia intorno al 1840». A: DE SETA, Cesare [ed.]. *Le citta capitali*. Roma: Laterza, 1985.
- ROSENAU, Helen. *The ideal city. Its architectural evolution in Europe*. 3a ed. 1983. [Trad. castellana: *La ciudad ideal*. Madrid: Alianza Editorial, 1986]
- RYKWERT, Joseph. *La idea de ciudad. Antropología de la forma urbana en el Mundo Antiguo*. Madrid: Herman Blume, 1985.
- SAMBRICIO, Carlos. «Benito Bails et l'architecture espagnole de la seconde moitié du XVIIIè. siècle». *Gazette des Beaux Arts*, 1978, p. 173-186.
- «Los orígenes de la vivienda obrera en España: Madrid, 1848-1911». *Arquitectura*, núm. 228 (1981), p. 65-71.
- «El urbanismo de la Ilustración: 1750-1814». A: MALUQUER, Juan [et al.]. *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982.
- SICCA, Paolo. *Storia dell'urbanistica. Il Settecento*. Roma: Laterza, 1979.
- SOLA-MORALES, Ignasi de. «Urbanismo en España de 1900 a 1950». A: MALUQUER, Juan [et al.]. *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982.
- SOLA-MORALES, Manuel de. «Siglo XIX: Ensanche y Saneamiento de las poblaciones». A: MALUQUER, Juan [et al.]. *Vivienda y urbanismo en España*. Barcelona: Banco Hipotecario de España, 1982.
- SOLA-MORALES, Manuel de; ESTEBAN, Julio: «Nuevas ciudades en el siglo XIX». *Arquitecturas Bis*, núm. 8 (juliol 1975), p. 1-5.
- SOLA-MORALES, Manuel de; PARCERISA, Josep: «La forma d'un país». *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, extra núm. 1 (1981), p. 4-13.
- SOLA-MORALES, Manuel de; RUBERT, Maria. «Las plazas ochocentistas vistas en los '80». *Arquitecturas Bis*, núm. 40 (novembre-deseembre 1981), p. 1-12.
- SORIA y PUIG, Arturo: «El impacto de la revolución industrial sobre las ciudades europeas a través del transporte y la obra de Cerdá». *CAU* [Barcelona], núm. 100 (1974), p. 34-44.
- *Hacia una teoría general de la urbanización. Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876)*. Madrid: Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1979.
- SUTCLIFFE, Anthony [ed]. *The rise of modern urban planning*. Londres: 1980.
- SUTCLIFFE, Anthony. *Towards the planned city. Germany, Britain, the United States and France 1780-1914*. Oxford: 1981.
- TERAN, Fernando de. *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- TOYNBEE, Arnold J. *Cities on the move*. Londres: Oxford University Press, 1970. [Trad. castellana: *Ciudades en marcha*. Madrid: Alianza Editorial, 1973]

3. HISTÒRIA I TEORIA DE L'ART

- ABRAMS, M. H. *El espejo y la lámpara. Teoría romántica y tradición crítica*. Barcelona: Barral Editores, 1975.
- ARGAN, Giulio Carlo [et al.]. *El pasado en el presente. El revival en las artes plásticas, la arquitectura, el cine y el teatro*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.

- ARGAN, Giulio Carlo; FAGIOLO, Marcello. *Guida alla Storia dell'arte*. Florència: Sansoni Università, 1974.
- ARGULLOL, Rafael. *Tres miradas sobre el arte*. Barcelona: Icaria, 1985.
- BERGOS MASSO, Joan. «L'Art neoclàssic i romàntic». A: FOLCH I TORRES, Joaquim [dir.]. *L'Art Català*. Vol. II. Barcelona: Aymà, 1961.
- CHECA CREMADES, F. [et al.]. *Guía para el estudio de la Historia del Arte*. Madrid: Cátedra, 1980.
- FONTBONA, Francesc. *El paisatgisme a Catalunya*. Barcelona: Destino, 1979.
- *Història de l'Art Català*. Vol. VI: *Del Neoclassicisme a la Restauració, 1808-1888*. Barcelona: Edicions 62, 1983.
- FONTBONA, Francesc; MIRALLES, Francesc. *Historia de l'Art Català*. Vol. VII: *Del Modernisme al Noucentisme, 1888-1917*. Barcelona: Edicions 62, 1985.
- MALTESE, Marcello. *Guida allo studio della storia dell'arte*. Milà: Mursia Editore, 1975.
- MARTINELL, Cèsar. *L'arquitectura i l'escultura barroques a Catalunya*. Vegeu *Monumenta Cataloniae*, X-XII. Barcelona: Alpha.
- PANOFSKY, Erwin. *Idea. Contribución a la Historia del Arte*. Madrid: Cátedra, 1977.
- PEVSNER, Nikolaus. *Estudios sobre Arte, Arquitectura y Diseño*. Barcelona: Gustavo Gili, 1983.
- RAFOLS, Josep Francesc. *Diccionario Biográfico de Artistas de Cataluña. Desde la época Romana hasta nuestros días*, Vol. 1-3. Barcelona: Milla, 1951.
- *El arte romántico en España*. Barcelona: Juventud, 1954.
- SCHLOSSER, Julius von. *La literatura artística*. Madrid: Cátedra, 1976.
- VALVERDE, José María. *Vida y muerte de las ideas. Pequeña Historia del pensamiento occidental*. Barcelona: Planeta, 1980.

4. ESTUDIS URBANÍSTICS SOBRE CIUTATS

- ARESTÉ BAGÉS, Jaume. *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población del Puerto al Plan del Ensanche*. Tarragona: Ajuntament, 1982, p. XII-246 i 9 plànols.
- BARATIER, Edouard [ed.]. *Histoire de Marseille*. Tolosa: Privat, 1979.
- BORRUEY, René. *Les bassins et al digue du large*. Marsella: INAMA, SRI/Ministère de la Culture, 1987, inventari, dossier núm. 1. (L'appareil Portuaire). [Dirigida per Jean-Lucien Bonillo]
- DIVERSOS AUTORS. *El ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*. València: Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, 1984.
- EGOROV, I. A. *The architectural planning of St. Petersburg. Its development in the 18th and 19th centuries*. Atenes: Ohio University Press, 1969.
- EHRLE, F. *Roma al tempo de Giulio III*. Ciutat del Vaticà: Biblioteca Apostolica Vaticana, [s.a.].
- FORTIER, Bruno. «L'Atlante di Parigi (I i II)». *Casabella*, núm. 517 i 518 (1985).
- GUARDIA BASSOLS, Manuel. *Mataró 1500-1900: la continuïtat en les formes de fer ciutat*. Tesis doctoral dirigida per Manuel Torres Capell, presentada a l'ETSAB de la UPC el 1988. 2 v.
- GARCIA ESPUCHE, Albert; GUARDIA BASSOLS, Manuel. *La construcció d'una ciutat: Mataró 1500-1900*. Barcelona: Patronat Municipal de Cultura de Mataró. Ed. Alta Fulla, 1989.

- HALBWACHS, M. «Les plans d'extension et d'aménagement de Paris avant le XIX^e. siècle». *La Vie Urbaine*, núm. 5 (1920).
- INSOLERA, I. *La città nella storia d'Italia*. Roma: Laterza, 1981.
- LAISNEY, F. [et al.]. «Nancy, la reprise figurative de la Ville par le projet baroque». *Cahiers de la Recherche Arch.*, desembre 1979.
- LEPETIT, Bernard. «Parigi e le rete dei trasporti interni nella Francia preindustriale». A: DE SETA, Cesare [ed.]. *La Città capitale*. Roma: Laterza, 1985.
- OLSEN, Donald J. *The city as a work of Art*. London, Paris, Vienna. Yale University, 1986.
- PERROT, Jean Claude. *Génèse d'une ville moderne. Caen au XVIII^e siècle*. La Haia: Mouton, 1977.
- PINÓN, Juan Luis. *Los orígenes de la Valencia moderna, notas sobre la reedificación urbana de la primera mitad del siglo XIX*. València: Alfons el Magnànim, Institut Valencià d'Estudis i Investigació, i COACV, 1988.
- ROMANELLI, G. *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città enl secolo XIX*. Roma: 1977.
- SAMBRICIO, Carlos. «Urbanística e illuminismo a Madrid. Dal viale del Prado al piano di Silvestre Perez». *Contospazio*, desembre 1974.
- TERRADAS SABORIT, Ignasi. *Les colònies industrials. Un estudi entorn del cas de l'Ametlla de Merola*. Barcelona: Laia, 1979.

5. CARTOGRAFIA

- DAINVILLE, F. de. *Le langage des géographes*. París: Ed. Picard, 1964.
- DIVERSOS AUTORS. *Cartes et figures de la terre*. París: Centre Georges Pompidou, [s.a.]. (L'Edition Artistique; 198).
- DIVERSOS AUTORS. *La cartografia al servei de les autonomies*. Jornades de Cartografia Temàtica, 14-20/1979. Servei d'Estudis del Banc Occidental. Associació Catalana de Ciència Regional, Hospitalet de Llobregat.
- ELLIOT. *The city in maps*. Londres: British Library, 1987.
- HARVEY, P. D. A. *The History of Topographical Maps. Symbols, Pictures and Surreys*. Londres: Tames and Hudson Ltd., 1980.
- JOLY, Fernand. *La Cartografia. Barcelona; Caracas; México*. Barcelona: Ariel, 1979.
- JOURDIN, M. M.; RONCIERE, M. de la. *Les Portulans*. Friburg: Office du Livre SA, 1984.
- MARTORELL, Vicente. «Cartografía nacional, regional y local». *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona* [Barcelona], tercera època, núm. 609. Vol. XXX, núm. 4 (1949).
- PELLITIER, Monique. *La première carte de base de la France*. Espaces Français, Archives Nationales, 1982.
- PIÉ, Ricard. *Observant els mapes i plànols: Espai, elements i punt de vista en la Cartografia*. Tesi doctoral lligada a l'ETSAB de la Universitat Politècnica de Catalunya el maig de 1988.
- RAISZ, E. *Cargografia*. Barcelona: Omega, 1985.
- TOOLEY, R. Y. *Maps and Map-Makers*. Londres: Anchor Brendon Ltd., 1987.

6. ALTRES

- BASSOLS COMA, Martí. *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*. Madrid: Montecorvo, 1973.
- BENET, Juan. *Ingeniería en la época Romántica. Las Obras Públicas en España alrededor de 1860*. Madrid: MOPU, 1983.
- BERMAN, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI, 1988.
- BONET CORREA, Antonio [dir.]. *Bibliografía de arquitectura, ingeniería y urbanismo en España (1498-1880)*. Madrid: Turner Libros, 1980. 2 v.
- CAPEL SÁEZ, Horacio. *Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII*. Vilassar de Mar: Oikos-Tau, 1982.
- CAPEL SÁEZ, Horacio; SÁNCHEZ, J. E.; MONCADA, O. *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVII*. Serbal i CSIC, 1988.
- CAPEL SÁEZ, Horacio [et al.]. *Ciencia para la burguesía: renovación pedagógica y enseñanza de la geografía en la revolución liberal española, 1814-1857*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1983.
- CAPEL SÁEZ, Horacio [et al.]. *Geografía para todos: la geografía en la enseñanza española durante la segunda mitad del siglo XIX*. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 1985.
- DI FORTI, Massimo. *Fourier e l'architettura della felicità socializzata*. Bari: Dedalo Libri, 1978.
- FOUCAULT, Michel. *Historia de la locura en la época clásica*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1967. 2 v.
- *Las palabras y las cosas*. Mèxic: Siglo XXI, 1971.
- *Vigilar y castigar*. Madrid: Siglo XXI, 1984.
- GUTIÉRREZ, Ramón. *Bibliografía Hispano-americana de Arquitectura (1582-1876)*. Dirección de Bibliotecas, Residencia Chuco, 1972.
- MANUEL, Frank E. *Utopias and utopian thought*. Boston: Houghton Mifflin Co., 1966.
- MARTÍN RETORTILLO, S. «Antecedentes del concepto de plan y referencia a la legislación de fomento del siglo XIX». *Revista de Administración Pública*, núm. 49 (1966), p. 39 i s.
- MUMFORD, Lewis. *Storia dell'Utopia*. Bolonya: Calderini, 1969.
- OLLER, Narcís. *La febre d'or*. Barcelona: Edicions 62 i "la Caixa", 1980. (Les Millors Obres de la Literatura Catalana).
- QUAINI, Massimo. *Marxismo e geografia*. Florència: La Nuova Italia Editrice, 1974.
- SCHAFER, F. K. *Excepcionalismo en geografía*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona, 1986. [Trad. i estudi introductor i d'Horacio Capel]
- SERRA I HUNTER, Jaume. *Les tendències filosòfiques a Catalunya durant el segle XIX*. Barcelona: Tip. Atlas, 1925. [Discursos llegits a la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona en la seva solemne recepció pública el dia 27 de desembre de 1925]
- ZAMORA Y LUCES, Florentino; PONCE DE LEÓN, E. *Bibliografía Española de Arquitectura*. Madrid: Asociación de Libreros y Amigos del Libro, 1967.

HISTÒRIA POLÍTICA, ECONÒMICA I SOCIAL

- ACOSTA SÁNCHEZ, José. *El desarrollo capitalista y la democracia en España*. Barcelona: Diosa, 1975.
- ARACIL, Rafael; GARCIA BONAFRE, Màrius. *Lecturas de historia económica de España*. Barcelona: Oikos-Tau, 1977. 2 v.
- ARTOLA, Miguel. *La burguesía revolucionaria (1808-1874)*. Madrid: Alianza Editorial, 1973.
- *El Antiguo Régimen i la revolución liberal*. Barcelona: Ariel, 1978.
- BALCELLS, Albert. *Cataluña Contemporánea I (siglo XIX)*. Siglo XXI de España Editores, 1977.
- BARBER. *Historia del pensamiento económico*. Madrid: Alianza Universidad, Alianza Editorial, 1974.
- BENET, Josep. «Ildefons Cerdà i el moviment obrer català». *Serra d'Or* [Montserrat], núm. 2/3 (1959), p. 5 i 6.
- CARRERA PUJAL, Jaume. *Historia política de Cataluña en el siglo XIX*. Barcelona: Bosch, 1957-1958. 7 v.
- COSTAS, Antón. «El virage del pensamiento político-económico español a mediados del siglo XIX: La conversión de Laureano Figuerola y la formulación del librecambismo industrialista». *Moneda y Crédito*, núm. 167 (diciembre 1983).
- DIVERSOS AUTORS. «Industrialització i ruptura social». *Recerques* [Barcelona: Ariel], núm. 3 (1974).
- DIVERSOS AUTORS. *Ictineu. Diccionari de les ciències de la societat als Països Catalans (segles XVIII-XX)*. Barcelona: 1979.
- DIVERSOS AUTORS. *Catalunya, la fàbrica d'Espanya. Un segle d'industrialització catalana (1833-1936)*. Catàleg de l'exposició, Barcelona, 1985.
- ELORZA, Antonio. *Socialismo utópico español*. Madrid: Alianza Editorial, 1970.
- *El fourrierismo en España. Selección de textos y estudio preliminar*. Madrid: Ediciones de la Revista del Trabajo, 1975, p. CXLIX-362. [Serie Clásicos]
- ENGELS, Friedrich. *Anti-Dühring o la revolución de la ciencia de Eugenio Dühring (Introducción al estudio del socialismo)*. Madrid: Ciencia Nueva, 1968.
- FONTANA, Josep. *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona: Ariel, 1978. (Ariel Quincenal).
- *La fi de l'Antic Règim i la industrialització (1787-1868)*. Vol. V de la *Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 1988. [Dirigida per Pierre Vilar; pròleg de Pierre Vilar]
- «La vieja Bolsa de Barcelona, 1851-1864». *La Bolsa de Barcelona a 1930: líneas generales de su evolución*. Barcelona: Ajuntament.
- FONTANA, Josep; MALUQUER DE MOTES, Jordi. «Los orígenes del movimiento obrero en España». *Historia del movimiento obrero*. Buenos Aires: 1972, p. 449-480.
- FRADERA, J. M. «El concepte de Progrés i d'Ordre social en Balmes». *L'Avenç*, núm. 65 (novembre 1983), p. 14-20.
- GARCÍA DELGADO, José Luis. *Orígenes y desarrollo del capitalismo en España. Notas críticas*. Madrid: Cuadernos para el Diálogo, 1975.
- IZARD, Miquel. *Industrialización y urbanismo. Las tres clases de Vapor, 1869-1913*. Barcelona: Ariel, 1973. (Ariel Quincenal; 98).
- *Manufactureros, industriales i revolucionarios*. Barcelona: Crítica, 1979.
- JURETSCHKE, Hans. *Origen doctrinal y génesis del Romanticismo Español*. Madrid: Atenea Estrades, 1954.

- «La recepción de la cultura y ciencia alemana en España durante la época romántica». *Estudios Románticos*, 1975, p. 409-421.
- JUTGLAR, Antoni. *Condiciones de vida y trabajo obrero en España a mediados del siglo XIX*. Barcelona: Anthropos, 1984.
- LLUCH, Ernest. *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840). Els orígens ideològics del proteccionisme i la presa de consciència de la burgesia catalana*. Barcelona: Edicions 62, 1973.
- LOESCH, August. *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Jena: Gustav Fischer, 1940. [Trad. castellana: *Teoría económica espacial*. Buenos Aires: El Ateneo, 1957]
- MALUQUER DE MOTES, Jordi. *El socialismo en España, 1833-1868*. Barcelona: Crítica, 1977.
- «La Federación y el Socialismo». A: SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás [ed.]. *La modernización económica de España: 1830-1930*. Madrid: Alianza Editorial, 1985, p. 199-225.
- MALUQUER DE MOTES, Jordi; RAMSPOTT, Anna. «Romanticisme i Saint-Simonisme a Catalunya en temps de la Revolució (1835-1837)». *Recerques* [Esplugues de Llobregat: Ariel], núm. 6 (1976), p. 65-92.
- MARTÍ, Casimir. «L'orientació de Pi i Margall cap al socialisme i la democràcia. La correspondència entre Pi i Margall i el Duc de Solferino (1846-1865)». *Recerques* [Barcelona], núm. 5 (1975).
- MARTÍN RETORTILLO, S. [et al.]. *Descentralización administrativa y organización política*. Vol. I. Madrid: Alfaguara, 1973.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *El manifiesto comunista*. Madrid: Aýuso, 1975.
- *Obras escogidas*. Madrid: Akal Editor, 1975. 2 t.
- MEEK, R. L. *The Economics of Physiocracy*. Londres: 1962. [Trad. castellana: *La Fisiocracia*. Barcelona: Ariel, 1975]
- NADAL, Francesc. *Burgueses y ciudad*. Madrid: IEAL.
- NADAL, Jordi. *El fracaso de la Revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona: Ariel, 1975.
- «Los Bonaplata: tres generaciones de industriales en la España del siglo XIX». *Revista de Historia Económica*, 1983.
- NADAL FARRERAS, Joaquim. *Comercio y subdesarrollo. España y Gran Bretaña de 1772 a 1914: política económica y relaciones comerciales*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1978.
- PASCUAL I DOMÈNECH, Pere. «Los orígenes del ferrocarril en Cataluña. El ferrocarril de Barcelona a Mataró. (1848-1853)». *Hacienda Pública Española* [Madrid], núm. 15 (1978), p. 313-338.
- *El ferrocarril en Cataluña (1843-1866). Estudio sobre las causas que determinaron el colapso de los ferrocarriles como negocio capitalista*. Tesis doctoral dirigida pel doctor Jordi Nadal i Oller llegida a la Universitat Autònoma de Barcelona el desembre de 1983.
- «Ferrocarril y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista». *Moneda y Crédito*, núm. 169 (1984), p. 31-67.
- «Ferrocarrils i industrialització a Catalunya». *Recerques*, núm. 17 (1985), p. 43-72.
- «La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868». *Història de la Diputació de Barcelona*. Vol. I. Barcelona: Diputació de Barcelona, 1987, p. 142-195.

- RAISON, Timothy. *The Founding Fathers of Social Science*. Londres: Penguin Books, 1969. [Trad. castellana: *Los padres fundadores de la ciencia social*. Barcelona: Anagrama, 1970]
- RIQUER, Borja de. «El conservadorisme polític català: del fracàs del modernisme al desencís de la Restauració». *Recerques* [Barcelona], núm. 11 (1981), p. 29-80.
- RIQUER, Borja de; IZARD, Miquel. *Conèixer la història de Catalunya...* Vol. IV: *Del segle XIX fins 1931*. Barcelona: 1983.
- RIQUER, Borja de; NADAL, Joaquim. *Conèixer la història de Catalunya...* Vol. III: *Del segle XVI al XVIII*. Barcelona: 1983.
- SOLA PARERA, Àngels. «Tres notes entorn les actituds de l'alta burgesia barcelonina a mitjans segle XIX». *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia* [Barcelona], núm. 3 i 4 (1981), p. 101-129.
- TORTELLA CASARES, Gabriel. *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, industria y ferrocarriles 3en el siglo XIX*. Madrid: Tecnos, 1973.
- TUNÓN DE LARA, Manuel. *La España del siglo XIX*. 6a ed. Barcelona: Laia, 1976. 2 v.
- VICENS VIVES, Jaume. «El capità d'indústria espanyol dins els darrers cent anys». *Recerques* [Barcelona], núm. 10 (1980), p. 159-173.
- VICENS VIVES, Jaume; LLORENS, Montserrat. *Industrials i polítics del segle XIX*. Barcelona: Vicens-Vives, 1958.
- VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Barcelona: Edicions 62, 1964-1965. 4 v.
- *Assaigs sobre la Catalunya del segle XVIII*. Barcelona: Curial, 1973.
- *Catalunya, avui*. Vol. VIII: *Història de Catalunya*. Barcelona: Edicions 62, 1990.

BIBLIOGRAFIA SOBRE BARCELONA

1. BIBLIOGRAFIA ANTERIOR AL 1900

- ALIO, Melchor. «Plano de Barcelona». *Diario de Barcelona* [Barcelona], 29 març 1862.
- ÁLVAREZ, F. J. *Album fotográfico de los Monumentos y edificios más notables que existen en Barcelona, con su correspondiente descripción*. Barcelona: Tip. Obradors, 1872.
- ÁLVAREZ, Joan. «Ensanche y reforma de Barcelona». *La Corona* [Barcelona], 27, 28, 29 i 30 octubre 1859.
- ANGELON, Manuel. *Guía satírica de Barcelona. Bromazo topográfico-urbano-burlesco*. Barcelona: Milà, 1946. [Ed. facsímil] [1a ed., 1854]
- ARMENGOL I CORNET, Pedro. *La Escuela de Reforma de Barcelona para jóvenes viciosos, vagabundos o abandonados*. Barcelona: Imp. Jaime Jesús, 1885, 108 p., 2 fulls i 12 plànols.
- BALAGUER, Víctor. *Administración Municipal de Barcelona en 1852*. Barcelona: N. Ramírez, 1853, p. 55.
- *Las calles de Barcelona en 1865*. Madrid: Imp. y Fundición de Manuel Tello, 1888. 2 v.
- BARCELONA, AJUNTAMENT. *Al congreso de los señores Diputados (los concejales del Ayuntamiento de 1841 exponen las causas que les indujeron a crear en concurrencia de las demás autoridades la Junta Suprema de Vigilancia y por ello fueron suspendidos de sus destinos)*. Barcelona: Imp. del Constitucional, 1842.

- BARCELONA, AJUNTAMENT. *Bando general de buen gobierno o de policía urbana para esta ciudad de Barcelona*. Barcelona: Imp. de Tomás Gaspar, 1839.
- Barcelona en julio de 1840. Sucesos de este período, con su apéndice de los acontecimientos que surgieron hasta el embarque de S.M. la Reina gobernadora en Valencia. Vindicación razonadora del pueblo de Barcelona*. Barcelona: Imp. de J. Tauló, 1844.
- BEAULIEU, Chevalier de. *Plans et profils des principales villes et lieux de la Principauté de Catalogne*. Barcelona: Gustavo Gili, 1981. [Ed. facsímil a cura de Josep Maria Martínez Hidalgo]
- BERTRAN I SOLER, Tomàs. *Itinerario descriptivo de Catalunya*. Barcelona: Imp. Oliveres, 1847.
- BOFARULL, Antoni de. *Guía-cicerone de Barcelona, aumentado, corregido y vindicado*. Barcelona: Imp. Hispana de V. Castaños, 1855, p. 282.
- CABET, E. *Bombardement de Barcelone ou Voilà les Bastilles!* París: 1843.
- CAPMANY DE MONTPALAU, Antoni de. *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona. Publicadas por disposición y a expensas de la Real junta y Consulado de Comercio de la misma ciudad...* Madrid: Imp. de Sancha, 1770-1792. 4 v.
- [CERDA I SUNYER, Ildefons]. *Juicio crítico de la exposición pública de planos y proyectos para la reforma y ensanche de Barcelona, mandada por Real Orden de 17 de septiembre último e inaugurada por el Excmo. Ayuntamiento en 29 de octubre de 1859*. Barcelona: Imp. de Francisco Sánchez, 1859. [Reproduït per Fabià Estapé. Veg. ESTAPÉ]
- [CERDA I SUNYER, Ildefons]. *Juicio crítico del Dictamen de la Junta nombrada para calificar los planos presentados al concurso abierto por el Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad el 15 de abril de 1859*. Barcelona: Imp. de Francisco Sánchez, 1859. [Reproduït per Fabià Estapé. Veg. ESTAPÉ]
- COLL Y FRANQUEZA, Domingo. *Mejoras en Barcelona*. Barcelona: Sucesores de Ramírez y Cia, 1878. [«Colección que con el epígrafe [...] publicó el Diario de Barcelona»]
- COLOMER CODINA, Gumersindo. *Movimiento de la población de Barcelona en el veintenio de 1861 a 1880*. Barcelona: Suc. de N. Ramírez i Cia, 1883, p. 37, lám. 1-17 i 42 fulls.
- CORMET I MAS, Cayetano. *Guía de Cataluña. Metódica descripción de la capital del Principado de Cataluña y de sus alrededores, unidos a la antigua población por medio del Ensanche*. Barcelona: E. Puig-Edit. López, 1876.
- Costumbres de la ciudad de Barcelona sobre las servidumbres de los precios urbanos y rústicos llamados vulgarmente den Sanctacilia*. Barcelona: José Piferrer, 1851, p. 105 i 33 f. s/núm. [Trad. per la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona]
- D. F. M. *Guía de forasteros en Barcelona. Manual de agentes y de curiosos*. Barcelona: Imp. de M. Sauri, 1841.
- Datos de principal interés entre los existentes en el Archivo de la Sociedad que tratan de la Reforma de Barcelona, Enero 1980 - Mayo 1881*. Barcelona: Asociación de Arquitectos; Imp. Henrich y Cia., 1900.
- DURAN I BAS, Manuel. *La abertura del Istmo de Suez y el Puerto de Barcelona*. Barcelona: Imp. de J. Bosch, 1858. [Memòria premiada per la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País en sessió pública celebrada el dia 19 de novembre de 1857. Publicada per la mateixa Sociedad]

- FIGUEROLA, Laureano. *Estadística de Barcelona en 1849*. Barcelona: Imp. y Librería Politécnica de Tomás Garcés, 1849. [Ara publicat a Madrid: Instituto de Estudios Fiscales; Imp. de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, 1968, p. XIII-320]
- FONT I CARRERAS, Augusto. *La catedral de Barcelona*. Barcelona: Imp. Henrich y Cia., 1891.
- FOSSES PI, Modest: «Sobre la urbanización de Barcelona». *Revista de Arqueologia Nacional y Extranjera*, núm. 5 (1878), p. 12-14.
- «Plaza de Cataluña y reforma viaria del casco antiguo». *Anales de la Construcción y de la Industria* [Madrid], 1898, p. 74-76.
- GARRIGA I ROCA, Miquel. *Memoria sobre el puerto de Barcelona*. Barcelona: Imp. de Tomás Gorchs, 1853.
- *Proyecto de conclusión y mejroa del Puerto Militar y Mercantil de Barcelona, presentado al Gobierno de S.M. por D. Miguel Garriga y Roca, Arquitecto de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando*. Barcelona: Imp. y Librería Politécnica de T. Gorchs, 1854.
- «L'enderroc de les muralles». *La Ilustración Barcelonesa. Periódico Liberal* [Barcelona], 1 desembre 1857.
- «Avantprojecte d'Eixample». *La Ilustración Barcelonesa. Periódico Liberal* [Barcelona], 1 desembre 1858, p. 108 i 109.
- «Plan de reforma de Barcelona». *El Telégrafo* [Barcelona], 11 abril 1865.
- «Els Escolapis de Sabadell». *Ilustración Catalana* [Barcelona], núm. 227 (1889), p. 381.
- GISPERT I DE BALDRICH, Joaquín María de. *La libertad de los pueblos se debe a los Reyes. Discurso que con motivo de la colocación de la primera piedra de la plaza porticada que va a construirse en el local del convento de los PP. Capuchinos...* Barcelona: Garchs, 1848, 24 p.
- Guía de las divisiones administrativas, judicial y eclesiástica de Barcelona*. Barcelona: 1829 (1879?), p. 203 i 1 mapa.
- Guía estadística de Barcelona y manual de forasteros para el año de 1836*. Barcelona: J. Verdaguer, 1836.
- I. L. R. «Reforma de Barcelona». *La Corona. Periódico Liberal*. [Barcelona], 24 gener 1867.
- «L'edifici d'Ensenyament Provincial». *El Clamor del Magisterio*, 25 maig 1877, 28 juny 1877 i 11 juliol 1879.
- «L'edifici d'ensenyament provincial». *La Correspondencia*, 13 juny 1877.
- «La Barceloneta I». *el Comercio de Barcelona* [Barcelona], 22 març 1865.
- «La Barceloneta II». *El Comercio de Barcelona* [Barcelona], 26 març 1865.
- «La polémica de los planes del ensanche». *La Corona. Periódico Liberal* [Barcelona], 4 abril 1865. [Edició de la tarda]
- MADOZ, Pascual. «Barcelona». *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y de sus posesiones de ultramar*. 2a ed. Madrid: Est. Tip. de Madoz, 1846-1850, p. 404 i s. 16 v. [Ed. facsímil, José Ramón Aguado (ed.). Madrid: Abaco Ediciones, 1983]
- MALDÀ, baró de. *Explicació de lo que se ha fet nou de edificis y altrás cosas en la ciutat de Barcelona y novetats ocorregudes des de los anys 1745 fins al començament del llibre «Calaix de Sastre» dia 10 de juliol del any 1769*. [Manuscrit]
- MONLAU, Pere Felip. *Abajo las murallas!!! Memoria sobre las ventajas que reportaría Barcelona y especialmente la industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad*. Barcelona: Imp. del Constitucional, 1841.

- PI I ARIMON, Andreu Avel·lí. *Barcelona antigua y moderna o descripción e historia de esta ciudad desde su fundación hasta nuestros días*. Barcelona: Imp. Gordes, 1854. 2 v.
- «Plànol de Barcelona». *El Reino* [Madrid], 6 març 1862.
- «Planos de reforma de Barcelona». *La Corona. Periódico Liberal* [Barcelona], 30 març 1865. [Edició tarda]
- «Planos de reforma de Barcelona». *La Corona. Periódico Liberal* [Barcelona], 20 abril 1865. [Edició tarda]
- «Plano de reforma de Barcelona». *La Corona. Periódico liberal* [Barcelona], 4 març 1865.
- PUIG I ALFONSO, Francisco. «Génesi de l'Aixample de Barcelona». *Boletín de la Sociedad de Atracción de Forasteros*, juliol 1885.
- RAFO, Josep. *Memoria descriptiva del puerto de Barcelona*. Barcelona: 1858.
- REPOLLES DE SEGARRA, Enric. «El monumento a Colón». *Anales de la Construcción y de la Industria* [Madrid], núm. 1 (1876), p. 119-123.
- RIBERA Y AGUILAR, Luciano. *La Reforma de Barcelona*. Barcelona: Imp. Barcelonesa, 1888. [«Artículos publicados en el Diario de Barcelona por [...] coleccionados por acuerdo de la Junta directiva de la Asociación de Propietarios de Fincas Urbanas de Barcelona y de su zona de Ensanche»]
- ROCA I ROCA, Josep. *Barcelona en la mano. Guía de Barcelona y sus alrededores*. Barcelona: E. López, 1884.
- ROGENT I PEDROSA, F. *Arquitectura moderna en Barcelona*. Barcelona: Parera i Cia, Editors, 1897.
- ROVIRA I TRIAS, Antoni. «Mejoras en Barcelona, I i II». *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes* [Barcelona], 1846, p. 27 i 92-94.
- SAMPERE I MIQUEL, Salvador. *Barcelona. Son passat, present y porvenir. Memoria histórica, filosófica y social*. Barcelona: 1878.
- SANCTACILIA. *Costumbres de la ciudad de Barcelona sobre las servidumbres de precios urbanos y rústicos...* Barcelona: Imp. de J. M. Piferrer, 1842.
- SANPERE I MIQUEL, Salvador. *Topografía antigua de Barcelona. Rodalia de Corbera*. Barcelona: Ajuntament, 1886. 2 v.
- *Rodalía de Corbera*. Ed. Ajuntament de Barcelona, 1890.
- SAURI, Manuel; MATAS, José. *Manual histórico-topográfico-estadístico y administrativo o sea Guía General de Barcelona*. Barcelona: Manuel Sauri, 1849, p. 437, 15 lám. i 1 plànol.
- «Sobre el plànol geomètric de Barcelona aixecat per Miquel Garriga i Roca». *El Telégrafo. Diario de Avisos, Noticias y Decretos*. Barcelona, 21 juny 1864.
- SOLA, José. *Guía de forasteros en Barcelona, para el año de 1840 o sea «El Amigo del Forastero en la misma y sus cercanías»*. Barcelona: 1840.
- TORT I MARTORELL, Javier. *La Reforma de Barcelona*. Barcelona: Imp. Sucesores de N. Ramírez i Cia., 1880. [Discur pronunciat a l'Ateneu Barcelonès en la sessió del dia 26 de gener de 1880].
- VILA, Agustí. *Abajo las murallas. Resumen histórico de los males que ha causado a España, y a Barcelona en particular, el haberse mantenido plaza fuerte esta ciudad después de la dominación sarracena*. Barcelona: Imp. de A. Brusi, 1843.

2. BIBLIOGRAFIA POSTERIOR AL 1900

- AGUSTÍ I COLLELL. *L'escola de mecànica de la Junta de comerç*. Madrid: Diputació, 1980, p. 143-156. [Ponència al Primer Congreso SEHC]
- ALEMANY, Joan. «El Port de Barcelona. Història i actualitat». *L'Avenç* [Barcelona], 1984.
- BARCELONA. AJUNTAMENT. *Reforma y mejora del interior de la Ciudad. Memoria y Proyecto de contrato con el Banco Hispano Colonial [...] para la realización de las grandes vías A, B y C...* Barcelona: Imp. de Henrich y Cia., 1907, p. 360.
- BAREY, André. *Barcelona. De la ciudad pre-industrial al fenomen modernista*. Barcelona: COAC, 1980.
- BARRAQUER, Canonge. *Las casas de religiosos de Catalunya durante el primer tercio del siglo XIX*. Barcelona: Imp. de Francisco Altes, 1906. 2 t.
- BASSEGODA, Bonaventura. «La Arqueología y la Reforma de Barcelona». *Revista de la Asociación de Artistas y Arquitectos Barceloneses* [Barcelona], p. 742.
- BASSEGODA MUSTE, Pedro J. *Huerto y viñedo de Barcelona. Contribución al estudio de la Historia del Urbanismo de la ciudad Condal*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1971, p. 206.
- BENET, Josep; MARTÍ, Casimir. *Barcelona a mitjans segle XIX. El moviment obrer durant el bienni progressista (1854-1856)*. Barcelona: Curial, 1976. 2 v.
- BOHIGAS, Oriol. «En el centenario del Plan Cerdà». *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* [Barcelona], núm. 34 (1958), p. 469-472.
- *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*. Barcelona: Edicions 62, 1963.
- «Barcelona, el urbanismo no es posible». *Arquitectura*, setembre-octubre 1981, p. 24 i 25.
- «Barcellona, alcuni esempi di pratica urbanistica». A: MUCCI, Egidio [ed.]. *Il potere degli impotenti*. Bari: Dedalo, 1984, p. 87-98.
- «Cent projectes concrets pour transformer Barcelone». *Techniques & Architecture* [França], desembre-gener 1984, p. 123-129.
- «El ensanche de Cerdà: la contestación tipológica». *A et V*, núm. 11 (1987), p. 6-11.
- BUSQUETS VAUTRAVERS, Guillem. *Ensanche y reforma de la ciudad de Barcelona (1842-1942). Descripción de leyes y fórmulas empleadas*. Barcelona: Casa Provincial de la Caridad, 1942, p. 23.
- CAMARERO GÓMEZ, Gloria. «Miquel Garriga i Roca i la Barcelona dels Bulevards». *L'avenç*, núm. 131 (novembre 1989).
- *Aspectos de la Arquitectura en la Barcelona del siglo XIX: Miguel Garriga i Roca (1808-1888)*. Tesi doctoral llegida a la Universitat de Barcelona el juny de 1989.
- CAMP LLOPIS, Frederic. *Contribución al estudio de la administración de Barcelona por los franceses (1808-1814)*. Barcelona: 1920.
- *Indicios de urbanismo durante la ocupación napoleónica de Barcelona 1804-1814*. Barcelona: 1946. [Conferència a l'Ateneu Barcelonès el 10 de desembre de 1945]
- CARRERA I PUJAL, Jaume. *La Barcelona del segle XVIII*. Barcelona: Bosch, 1951.
- CARRERAS CANDI, Francesc. *Geografía General de Catalunya. La ciutat de Barcelona*. Barcelona: Albert Martí, 1915.
- *Geografía General de Catalunya*. Barcelona: Albert Martín, [s.a.]. 6 v.
- CASASSAS I SIMÓ, Lluís. *Barcelona i l'espai català. El paper de Barcelona en la formació i en l'ordenament del territori de Catalunya*. Barcelona: Curial, 1979.

- CASTILLO, Alberto del. *De la Puerta del Angel a la plaza Lesseps (Ensayo de biología urbana) (1821-1945)*. Barcelona: Librería Balman, 1945.
- CIRICI PELLICER, Alexandre. *Barcelona pam a pam*. Barcelona: Teide, 1976.
- COROMINAS AYALA, Miquel. *Suelo, técnica e iniciativa en los orígenes del ensanche de Barcelona*. Tesis doctoral dirigida per Manuel de Solà-Morales presentada a l'ETSAB de la UPC el 1986.
- DIVERSOS AUTORS. *El Pla de Barcelona i la seva història*. Barcelona: Edicions de la Magrana, 1984. [I Congrés d'Història del Pla de Barcelona, novembre de 1982]
- DOMINGO, Miquel. «Consideraciones sobre el Plan Cerdá». *CAU* [Barcelona], núm. 19 (1973) p. 80-89.
- DURAN I SANPERE, Agustí. *Barcelona i la seva història*. Barcelona: Docum. Cultura Curiel, 1973-1975. 3 v.
- ESTAPÉ, Fabià. «El derribo de las murallas y la Barcelona del siglo XIX». *Miscellaneous Barcinonensia* [Barcelona], núm. XVIII-XIX (1967), p. 103-113.
- ESTEBAN NOGUERA, Juli. *Los ensanches menores en la región de Barcelona*. Barcelona: ETSAB, 1976.
- FERNÁNDEZ, Magda [et al.]. *Passat i present de Barcelona (I): materials per l'estudi del medi urbà*. Barcelona: Publicacions de l'ICE; Edicions de la Universitat de Barcelona, 1983, p. 224. (Pau Vila; 4).
- FLORENSA FERRER, A.; MARTORELL PORTAS, V.; MARTORELL OTZET, V. *Historia del urbanismo de Barcelona. Del Plan Cerdá al área metropolitana*. Barcelona: Comisión de Urbanismo..., 1970.
- FONTANA, Josep. *La vieja Bolsa de Barcelona*. Barcelona: Publicaciones de Ca L'Ardiaca, 1961.
- GALERA, M. [et al.]. *Atlas de Barcelona, siglos XVI-XX*. Barcelona: Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, 1982.
- GIMÉNEZ, M. *Reforma y urbanización del Barrio de Atarazanas... Manuel Mújica, Luis Girona*. Barcelona: Atenas, 1927, p. 48.
- GRAU, Ramon. «La Manufactura Algodonera y la Ciudad». *CAU* [Barcelona], núm. 19 (1973), p. 76-79.
- «La Barcelona Industrial en la obra de Cerdá ¿un ejemplo?». *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* [Barcelona], núm. 100 (1974), p. 29-31.
- «La metamorfosi de la ciutat emmurallada: Barcelona, de Felip V a Ildefons Cerdà». *Quaderns d'Història Econòmica de Catalunya* [Barcelona], núm. 20 (1977), p. 49-58.
- GRAU, Ramon; LÓPEZ GUALLAR, Marina. «Barcelona entre el urbanismo barroco y la revolución industrial. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo* [Barcelona: COAC], gener-febrer 1971.
- «El concepto de Monumento histórico en Barcelona». *II Simposio de Urbanismo e Historia Urbana*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, febrer 1982.
- GUARDIA I BASSOLS, Manuel; GARCIA ESPUCHE, Albert. *Espai i societat a la Barcelona pre-industrial*. Institut Municipal d'Història; Edicions de la Magrana, 1986. [Curs d'Història de Catalunya, dirigit per Jaume Sobrequès i Callicó]
- GUITART DE CUBAS, Avelino. *Barceloneta*. Barcelona: 1921, p. 230 i 3 làm.
- HEREU, Pere [ed.]. *Arquitectura i ciutat a l'Exposició Universal de Barcelona de 1888*. Barcelona: Edicions Universitat Politècnica de Catalunya, 1988.
- JUTGLAR, Antoni. *Les vicissituds de la burgesia catalana, les seves implicacions en l'evolució de la realitat urbanística de Barcelona*. Barcelona: La Magrana, 1982, p. 261-274.

- LLOBET I LLOBET, Jaume. *Urbanització i planejament urbanístic: Barcelona, 1977-1936*. Tesi doctoral dirigida per Ignasi de Solà-Morales presentada a l'ETSAB de la UPC el 1984.
- MARÈS DEULOVOL, Frederic. *Dos siglos de Enseñanza Artística en el Principado*. Barcelona: Real Academia de Bellas Artes de San Jorge, 1964.
- MARTINELL, Cèsar. *La escuela de Lonja en la vida artística barcelonesa*. Barcelona: Escuela de Artes y Oficios Artísticos de Barcelona, 1951.
- MARTORELL PORTAS, Vicente. *Cartografía local, plano de enlaces entre núcleos de población de Barcelona*. Barcelona: López Rubert, 1953.
- MASSANA I ROCA, Francesc. «Estratègies urbanes i realitat urbana a la regió de Barcelona». *Economia crítica: una perspectiva catalana*. Barcelona: Edicions 62, 1973, p. 103-233.
- MERCADER RIBA, J. *Barcelona durante la ocupación francesa (1808-1814)*. Madrid: 1949.
- MESTRE CAMPI, Jesús. *Una ciutat emmurallada al temps de la revolució industrial. Barcelona: ciutat, societat i política (1823-1859)*. Tesi doctoral dirigida per Josep Termes llegida a la Facultat de Geografia i Història de la Universitat de Barcelona el maig de 1985.
- PEIRO I GRASA, Xavier. *Agents materials i autors dels projectes i referències teòriques de la reforma urbana de Barcelona: 1879-1937. El cas de l'obertura de la «Gran via Layetana»*. Tesi doctoral dirigida per Manuel Ribas i Piera presentada a l'ETSAB de la UPC el 1988.
- PUIG I ALFONSO, Francisco. «Géneros del Aixample de Barcelona». *Boletín de la Sociedad de Atracción de Forasteros*, juliol 1915.
- *Curiositats barcelonines*. Barcelona: 1931.
- RIQUER, Borja de [dir.]. *Història de la Diputació de Barcelona*. Barcelona: Diputació, 1987-1988. 3 v.
- RISQUES, Manuel J. «La revolta i bombardeig de Barcelona sota el règim d'Espartero». *L'Avenç* [Barcelona], núm. 10 (1978), p. 6-10.
- «La Insurrecció de Barcelona al novembre de 1842». *Recerques* [Barcelona], núm. 10 (1980), p. 93-112.
- ROCA CLADERA, Josep. *Vers una interpretació de la formació i distribució dels valors del sòl a Barcelona*. Tesi doctoral presentada a l'ETSAB de la UPC el maig de 1982. 2 v.
- SABATER, Txatxo. *Primera edad del Ensanche: arquitectura doméstica*. Tesi doctoral dirigida per Lluís Nadal Oller presentada a la UPC, Terrassa, 1989. 2 v.
- SABATER I BEL, Joaquim. *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación*. Tesi doctoral presentada a l'ETSAB de la UPC el juliol de 1986.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de; López de Guereña, Arantza. *La plaza Real de Barcelona. De la utilidad y ornato público a la reforma urbana*. Barcelona: Publicacions ETSAB, 1982.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de. «La Barceloneta, modelo histórico y actual». *CAU*, núm. 79 (maig 1982), p. 49-67.
- *Los ensanches de Barcelona*. Barcelona: Publicacions ETSAB.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de; GÓMEZ ORDÓNEZ, J. R. «Crecimiento urbano como inversión en capital fijo. El caso de Barcelona (1840-1975)». *Ciudad y Territorio*, núm. 2 (1977), p. 53-62.
- SOLÀ PARERA, Maria Àngels. *La Elit Barcelonina a mitjans s. XIX*. Tesi doctoral presentada a la Facultat de Geografia i Història de la Universitat Central de Barcelona el setembre de 1977.

- SOLA PARERA, Teresa; SOLA PARERA, Maria Àngels. «El creixement urbà de Gràcia a les dècades de 1820 a 1830. Anàlisi de la urbanització Trilla». *El Pla de Barcelona i la seva història*. Barcelona: Edicions de la Magrana, 1984, p. 389-410.
- SOLANS, Juan Antonio. «De las Constituciones a los Edictos de Obrería, de los Edictos a las Ordenanzas de Edificación, de las Ordenanzas a las Normas Urbanísticas». *Arquitecturas Bis*, núm. 5 (gener 1975), p. 23-31.
- SUNÉ, Ricardo: *Nueva crónica de Barcelona. Historia de la ciudad a través de sus calles y de sus tradiciones*. Barcelona: Seguí, [s.a.].
- TATJER MIR, Mercedes: «El impacto de la industrialización en la morfología de un barrio del siglo XVIII: la evolución de la Barceloneta». *Revista de Geografía* [Barcelona], VI, núm. 7 (1972).
- *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*. Barcelona: Edicions Asenet, 1973.
- TORRES I CAPELL, Manuel de. *El planejament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*. Barcelona: Edicions Universitat Politècnica de Catalunya, 1987. [Publicació de la tesi doctoral]
- TORRES I CAPELL, Manuel de [et al.]. *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona. Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme, 1785-1830*. Barcelona: Ajuntament, 1985.
- VIDAL DE VALENCIANO, G. «Barcelona de 1820 a 1840». *Barcelona Vella*, p. 46.
- VILA, Pau; CASASSAS, Lluís. *Barcelona i la seva rodalia al llarg del temps*. Barcelona: Aedos, 1974.

ANNEXOS

SUMARI

1. Carta número 4 de Garriga dirigida a l'Ajuntament de Barcelona (25 novembre 1843)	449
2. Concurs d'eixample: 1859 (IMH caixa 4, S-5, GR)	453
Ampliació de la memòria general que acompanya els set projectes i explicació concreta del número 5 (3 agost 1859)	455
Instància (2 desembre 1859)	477
Certificat notarial (5 desembre 1859)	479
Certificat notarial (5 desembre 1859)	481
Memòria comuna als altres projectes	483
3. Plànol de Barcelona: 1861 (IMH caixa 4 GR)	497
«Índice de los estremos que abraza» (1 març 1861)	503
Ofici dirigit a l'Ajuntament (1 març 1861)	505
«Introducción» (1 març 1861)	509
«Objeto del plano» (1 març 1861)	511
«Trámites legislativos, administrativos y facultativos del expediente, y noticias topográficas, estadísticas e históricas de la ciudad de Barcelona» (1 març 1861)	515
«Historia antigua y moderna de Barcelona» (1 març 1861)	521
«Importancia y movimiento de Barcelona» (1 març 1861)	529
«Topografía de la ciudad de Barcelona y sus afueras» (1 octubre 1861)	533
Sistema seguit per a l'aixecament del plànol general (13 juliol 1861)	539
«Tiempo invertido en las operaciones del plano de esta Ciudad» (1 març 1861)	545
«Memoria descriptiva del proyecto general de alineaciones y mejoras de Barcelona [...]» (28 octubre 1861)	549
Informe de la comissió nomenada per examinar el projecte de rectificació dels carrers i places de la ciutat (23 setembre 1861)	579
Informe sobre les reclamacions referents a la reforma del plànol general de Barcelona (20 abril 1862)	587
«Solicitud de Garriga en 10 Marzo de 1.864»	595

4. Projecte d'un bulevard o passeig de circumval·lació de Barcelona: 1863 (IMH-Entitat 1-8 caixa 1.7)	611
5. Memòria descriptiva del projecte de reforma del barri marítim de la Barceloneta (11 agost 1862) (IMH caixa 3 GR)	641
Comunicació del Govern Civil (6 febrer 1864)	679
Carta a l'Ajuntament (15 maig 1864)	681
Carta de l'Ajuntament al governador civil (9 juliol 1864)	685
Ofici intern de l'Ajuntament (6 setembre 1864)	687
Carta a l'Ajuntament (9 novembre 1864)	689
6. Memòria descriptiva del plànol d'eixample del barri d'Hostafrancs (4 abril 1858) (AA-Exp. 1808-B)	697
7. Memòria de la Ciutadella: 1871 (IMH caixa 9 GR)	707
8. Plànol general de Barcelona. Explicació del plànol general, avantprojecte de reforma i millores per al futur de Barcelona, incloent-hi la part referent al parc de la Ciutadella i eixample del port (1 gener 1878) (IMH caixa 4 GR)	729

ANNEX 1

CARTA NÚMERO 4 DE GARRIGA
DIRIGIDA A L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

25 NOVEMBRE 1843

Excmo. Sr.:

Don Miguel Garriga Arquitecto de la Nacional de S. Fernando con el respeto debido a V.E. expone: que admirando los desvelos y el progresivo celo de V.E. en el fomento de la belleza de esta industriosa capital, en su engrandecimiento y en las mejoras que pueden ofrecer la cultura del siglo, poniéndolo en estado de rivalizar con las mas brillantes poblaciones de Europa; no ha podido menos llevado de su ardiente espíritu patriótico de ofrecer a V.E. sus servicios y conocimientos con la actividad que tiene acreditada en el desarrollo de cuantos asuntos se le hayan confiado, así públicos como particulares, en especial en los planos que se les han ofrecido hacer para dar impulso á las carreteras de esta Provincia muy señaladamente con el nuevo proyecto de la carretera de Vich, cuyas grandes ventajas en economía, comodidad y solidez, no solamente merecieron la aprobación de una comisión de facultativos, si que tambien la preferencia a los proyectos de otros autores.

La previsora ilustración de V.E. está bien marcada en las disposiciones del bando de buen gobierno con respecto a las medidas arquitectónicas; pero el hermoso Barrio de Gracia y sus inmediaciones á la sombra de hallarse extraleyes municipales; y hallándose en el día en un estado de notable acrecentamiento que ofrece un vasto campo de hermosteo y perfección, necesita una persona autorizada que vigile de cerca y constantemente con toda responsabilidad el alineamiento de las calles, la simetria y construcción arreglada de edificios en cuanto tienda al aseo, buen gusto, ornato público y perfección arquitectónica. En ningunas circunstancias como las actuales puede llamar mejor la atención de V.E. esta interesante porción de territorio que por su agradable posición y la considerable extensión que se le presenta el último enlace con la capital, de la que forma parte, ofrecen en ella el objeto mas encantador del día en nuestro suelo y quizás sin igual en el Estranjero para imitar la Philadelphia, New Yorch, Cincinnati, New-Orleans, Luis Ville etc etc ... en los Estados Unidos del Norte América, que tienen sus planos proyectados para lo futuro, pero embelesada el ingenio proyectar la simétrica construcción de edificios públicos de oficinas, de fabricación, espaciosas plazas, jardines, teatro y otros objetos deliciosos de gusto y recreo que puestos en perfecta idea no dejarían de interesar la emulación de genios emprendedores para adquirir por su Patria aquellas prendas sociables que son envidia del mundo son halladas en Florencia, Milán, Turín, Nápoles, etc. en Europa por sus comodidades y hermosura de sus poblaciones. El exponente, para coadyubar el infatigable celo de V.E. se ofrece gustoso a servir sin alteración de lo que V.E. tenga destinado para el expresado Barrio de Gracia y todo el cuartel a que pertenece, así como todo lo demás de extramuros, que abraza esta Ciudad si placera a V.E. a fin de proyectar y vigilar la regularización de los edificios y calles, evitando la monstruosidad que resultaria de su abandono; y se compromete a levantar gratis, facilitándole cinco peones al efecto, un completo plano de todo su territorio, diseñando todas la bellezas y mejoras de que es susceptible para someter antes de un año

un gran proyecto acompañado de una memoria descriptiva a la aprobación de V.E. en cuya atención

Suplica a V.E. que sirva admitir su ofrecimiento y para autorizarla para ello, ó con caracter de segundo Director de obras de V.E. como así lo espera de la incansable actividad de V.E. para el bien y ornato publico.

Barcelona, 25 Noviembre de 1843. Excmo Sr.

ANNEX 2

CONCURS D'EIXAMPLE: 1859
(IMH caixa 4, S-5, GR)

[AMPLIACIÓ DE LA MEMÒRIA GENERAL
QUE ACOMPANYA ELS SET PROJECTES I EXPLICACIÓ
CONCRETA DEL NÚMERO 5.
3 AGOST 1859]

ENSANCHE DE BARCELONA

Ampliación a la memoria general que acompaña los siete proyectos y explicación concreta al de nº 5 cuyo lema dice:

El deseo de acreditar el desprendimiento y proverbial laboriosidad de los artistas del país, será suficiente para atraerles al concurso.

LEMA Nº 5

El deseo de acreditar el desprendimiento y proverbial laboriosidad de los artistas del país será suficiente para atraerles al concurso.

Escmo. Sor.

En la imposibilidad material de hacer una memoria descriptiva por cada uno de los siete proyectos que tenemos el honor de presentar al concurso, nos ha sido preciso abarcar en una sola todos aquellos que tienen entre sí alguna analogía. La especialidad empero del nº 5 que por las ventajosas combinaciones lo consideramos quizá preferible a las demás, nos induce a dar una explicación separada del mismo.

En la memoria general hemos puesto de relieve la dificultad ó mejor la imposibilidad de satisfacer todas las consideraciones al programa en el corto plazo que se nos ha concedido, pero esta dificultad ha sido mayor todavía para el autor de este proyecto que sin separarse en los momentos del certamen del lecho mortuario de su ilustrado hijo, ha procurado en lo posible acallar los sentimientos de la naturaleza, y sacrificandose en aras del interés público, ha presentado siete proyectos distintos a fin de secundar el laudable celo del Escmo. Ayuntamiento y de las primeras autoridades del Prado.

En el de Nº 5, objeto de esta sencilla memoria, domina la idea de un ensanche general e ilimitado que susceptible de ser desarrollado paulatinamente enlace a Barcelona con los pueblos limítrofes convirtiendo la ciudad de los Condes en una de las primeras de Europa. Hemos tenido empero en cuenta la inconveniencia y el mal aspecto que ofrecería el empezar a edificar a grandes distancias de los centros actuales, y por esto, no perdiendo de vista los datos estadísticos oficiales y cuantas noticias nos hemos podido procurar, señalamos con tinta de color subido, distribuyendo en manzanas y calles, el terreno que consideramos necesario para el inmediato desarrollo, y con tinta de medio tono su porvenir más lejano trazado por medio de vías generales.

El proyecto de nuestro ensanche se halla dividido en zonas de manera que su realización pueda verificarse ya sea ocupándolas paulatinamente a proporción que lo exijan las necesidades de la población o bien concediendo permiso desde luego para que cada propietario edifique donde mejor le parezca sin otra traba que la sujeción al plano, y las de policía urbana establecidas o que en

lo sucesivo se establezcan. En nuestro ensanche que consideramos ilimitado no nos hacemos la ilusión de imponer condiciones a la futura generación porque teniendo en cuenta el cambio radical que en nuestros tiempos se ha verificado con la ampliación del vapor y la electricidad temeríamos ser calificados de temerarios é imprudentes si fijásemos la vista mas alla de lo que puede abarcarse en medio siglo, porque tal vez en este periodo otros descubrimientos de igual o mayor importancia, y los adelantos en la civilización podran modificar las costumbres y las necesidades que actualmente experimentamos. Por lo mismo teniendo en consideración que Barcelona se multiplica de un modo admirable no hemos perdido de vista el vuelo asombroso que han tomado todas las empresas a pesar del reducido local en que han debido desarrollarse, hemos observado el cumulo de forasteros que vienen aumentando la población, dando empuje a todas las industrias, y viendo el inmenso credito de que gozan nuestros comerciantes y nuestros industriales que emplean sus capitales no solo en el pais sino en todas las empresas de calidad pública por atrevidas y gigantescas que sean incluso la abertura del Ystmo de Suez en la que dignamente figura nuestro comercio, y con la idea fija de que en breve periodo de seis años Barcelona ha empleado en mejoras y sociedades públicas, la respetable cantidad de treinta millones de duros, no dudamos que el pueblo que con tales elementos cuenta tiene la importancia suficiente y fuerza de voluntad para proporcionarse la morada de sus familias con las comodidades que hacen agradable el hogar domestico. Todas estas consideraciones nos inducen a creer fundadamente que nuestra primera zona de ensanche será ocupada en lo que resta del siglo actual.

Uno de nuestros pensamientos y no es de menor importancia es el caracterizar la Ciudad a los ojos del viajero que llega a la estación general de ferrocarriles situada en la gran plaza llamada de Barcelona desde cuyo punto dirigiendo la vista a O se ve el Distrito mercantil, mirando hacia el S. se descubre la Marina, por el E. el Distrito fabril, desarrollandose por el N. la antigua y moderna Ciudad. Este es el verdadero centro de movimiento natural de nuestra Ciudad maritima por escelencia, mercantil e industrial.

Hay empero en nuestro plano otro centro no menos apreciable por el recreo en la gran plaza de Isabel 2ª desde el cual vemos la posición gráfica de los pueblos situados en la llanura y de la cordillera que cual anfiteatro, la circunvala. Este punto de confluencia estrategico, higienico y mercantil es el centro general de todas las carreteras y avenidas de los pueblos del contorno al paso que enlaza admirablemente todos los distritos de la nueva Ciudad y sus aspecto nada deja que desear aun a los más exigentes en cuanto a grandiosidad y belleza.

El ferro-carril del centro recorre el espacio que fijamos a la primera zona de ensanche y sus estaciones prestan el servicio a las poblaciones foraneas y al interior de la Ciudad a derecha e izquierda.

Todo el ramo de guerra y los establecimientos penales lo concentramos en la montaña del Castillo de Montjuich.

Ha sido objeto de nuestra especial predilección proporcionar a la marina de guerra y a la mercante darsenas espaciosas e independientes la una de la otra no perdiendo de vista los progresos de la marina, el mayor espacio que ecsige el nuevo sistema de embarcaciones de vapor y el porvenir de nuestro comercio despues del ensanche y particularmente cuando abierto el canal el ystmo de Suez se le proporcionen nuevos mercados y se duplique la especulación.

Hemos mirado con esquisito celo por la higiene de la actual y nueva Barcelona y por lo mismo establecemos, paseos de circunvalación que purifiquen la atmosfera y que al propio tiempo nos faciliten rapidas comunicaciones por medio de vias ferreas a tracción de caballos que en combinación con las avenidas de la gran plaza de que hemos hablado forman ademas de un Distrito centrico, otros seis Distritos con dos barrios cada uno que toman el nombre del paseo que los cruza.

Nuestro proyecto no es exclusivista porque todo sistema tiene sus ventajas e inconvenientes, por lo mismo eligiendo de cada uno lo mejor y no perdiendo de vista lo que exige la conveniencia y belleza pública hermandada con los preceptos de la higiene obtamos con preferencia por el sistema cuadrangular, sin escluir empero el radial, poligonal y hasta el curvo segun las circunstancias, de la localidad teniendo siempre en cuenta que el objeto primordial es el enlace de la Ciudad y de los pueblos limítrofes con la población en proyecto respetando los intereses creados que sea conciliable con la conveniencia de las vias públicas.

Consideramos que el sistema cuadrangular esclusivo y la dirección de las calles de N a S, es un contrasentido y una mera utopia, porque lo primero nos daria una población monotoná y mezquina cual nuestra Barceloneta, y lo segundo es imposible porque las calles que disfrutan de la bondad del viento N estan barridas por el del S. que no reúne iguales ventajas de salubridad; al paso que las que han de situarse precisamente al arrabamiento del E el O adoptando otro sistema cuadrangular tampoco disfrutan de igual beneficio. Creemos pues que importa dar variedad al conjunto evitando una monotonía pesada a la vista de los moradores y de los transeúntes, distribuir en todos los Distritos, espaciosas plazas, paseos y calles, siendo las de primero y segundo orden de gran extensión, a diferencia de las de tercer orden cuya sobrada prolongación fatigaria la vista, causaria mal aspecto y perjudicaria a la salud canalizando el aire en detrimento de los vecinos y del público.

No perderemos de vista la importancia cada dia creciente de la industria fuente de la riqueza del pais, y la necesidad de su desarrollo. A este especial objeto destinamos un espacioso terreno del que hablaremos en su correspondiente lugar.

Nos proponemos no ser difusos y en la completa seguridad de que la sabiduría de la Junta censora suplira nuestro silencio, vamos a indicar lo que basta para dar a conocer el pensamiento que nos guía y la relación que guardan entre si cada una de las partes de nuestro proyecto.

DESCRIPCION DEL PROYECTO

PLAZA CENTRAL DE ISABEL 2ª

Siendo una de las consideraciones del programa dejar una gran plaza en el extremo de la actual Rambla y teniendo en cuenta la inmensa utilidad que reporta a las ciudades populosas un punto de confluencia, hemos trazado la de Isabel 2ª en el centro del lado Norte de la Ciudad actual, tomando por centro de ella la intersección que resulta de prolongar los ejes del paseo de Gracia y Carretera de Sarriá. Esta gran plaza porticada de planta semicircular consta de 330 metros de radio y 126,000 de superficie y en su centro se eleva un rico monumento dedicado a perpetuar la gratitud de los Barceloneses al reinado de la Isabel 2ª a cuya bondad debe el ensanche.

AVENIDA O PLAZA DE ISABEL 2ª

Las principales avenidas que confluyen a esta plaza como radios de un centro comun convertidas en su mayor parte en otros tantos paseos, coinciden con las actuales carreteras de Madrid, las Corts, Sarria, S. Gervasio, Vallcarca, Virgen del Coll, Horta, Vich y Francia. Afluyen tambien a la propia plaza las avenidas de la Ciudad actual cuya necesidad o utilidad se halla demostrada en el plano-proyecto, tales son las del Padró, la del puerto por el paseo de la Rambla, la de la Puerta ferrisa e interior de la Ciudad en su parte baja por las calles de Baños, Aviño, Escudellers y Simon Oller hasta el puerto. La de la Plaza de Stª Ana y la de la Catedral prolongandose por las calles de los Condes, Freneria, Dagueria, Lledó, Viladecols, Portal del Sol, Fusteria y puerto en la plaza de S. Sebastian; la del puerto por la plaza de Palacio y la del Palacio de la Industria desde el pueblo Nuevo.

El reunir en un punto centrico las diversas dependencias del estado facilita muchisimo la expedición de los negocios así como las relaciones de las autoridades entre si. No perdiendo de vista la facilidad que presta la gran plaza para llenar tan importante objeto a fin de conseguir su elegantisima decoración, destinamos las catorze manzanas que forman su frente a edificios de utilidad y conveniencia pública que ocupan el lugar señalado en el plano.

1º El Palacio de la Escma. Diputación de Prov^a, cuyos bajos podrian destinarse o para fabrica de moneda y cuartel de la guardia civil. 2º Las espaciosas, comodas y elegantes Casas Consistoriales colocadas en la esquina del paseo prolongación de la Plaza de St^a Ana, destinando parte de los bajos para la guardia municipal, complaciendonos en hacer notar que el balcon angular del Consistorio domina todas las avenidas de la plaza y que cada una de ellas descubre –desde su extremo opuesto– el monumento dedicado a Isabel 2^a que la decora. En el piso alto de las mismas casas consistoriales podria tener cabida un museo moderno pudiendo consagrarse el antiguo Palacio de los Concelleres, hoy día Municipio, a Museo de Antigüedades. 3º Un palacio para el Escmo. Sor. Capitan Gral. 4º otro para el Escmo. Sor. Gobernador civil de la Prov^a. 5º Un grande edificio destinado a casa de Correos y postas, con una espaciosa fonda en cada uno de sus pisos. 6º Una biblioteca pública con locales a proposito para las sociedades y academias científicas. 7º La Universidad literaria con jardin botanico en su interior. 8º Un grande edificio Archivo general capaz de contener con la debida separación todos los expedientes de la Diputación de Provincia, lo referente a Hacienda pública, lo de administración de justicia procedente de los tribunales superiores a inferiores, ordinarios y privilegiados, y por último los protocolos de los escribanos y el registro de hipoteca. 9º Instituto provincial de segunda enseñanza con gabinetes de Física y de historia natural. 10^a La escuela normal y de agricultura. 11º Una magnifica Iglesia Parroquial dedicada a la Purisima Virgen de la Concepción a la que veneran con tan profundo respeto los fieles barceloneses. 12º Un grandioso teatro. 13º El Palacio de justicia o sea Rl. Audiencia. 14º y finalmente Otra Iglesia Parroquial dedicada al Angel de la Guarda que desde tiempos remotos se venera como Guardian de la localidad. Entendemos que la plaza decorada de esta suerte y con jardines al centro presentaria un aspecto magnifico e imponente.

PASEO DE CIRCUNVALACIÓN INTERIOR

Por la parte Sud de la gran plaza, cruza confundido en su parte alta con las carreteras generales de Madrid y Francia, el paseo de circunvalación de la actual Ciudad que empieza en el mar y punto llamado Huertas de San Beltran, sigue por las que fueron puertas de St^a Madrona, s. Antonio, Isabel 2^a, Angel y Nueva, pasa contigua y paralela al paseo de San Juan cruzando el de Isabel 2^a se prolonga hasta empalmar con el paseo Nacional de la Barceloneta, y llega hasta el mar en el extremo del muelle. Esta via servida como casi todos los demas paseos, por carril a tracción de caballos, recorre la espalda de la gran plaza describiendo el limite del Distrito central que llamamos de Isabel 2^a

PASEO DE CIRCUNVALACIÓN ESCENTRICO O FORANEO

Recorre la parte foranea otro paseo escentrico que pasando tangente al caserio de la villa de Gracia a 1,500 metros de radio sirve de limite a la nueva

Barcelona o sea, la zona destinada a la 1ª época del ensanche, circunscribiendo, a mas del Distrito central o 1º, otros siete Distritos, a saber el 2º que denominamos de S. Beltran que se abre desde el mar al paseo de la Cruz Cubierta; 3º El que llamamos de Sans tomando su nombre así como el de los demas de las carreteras o paseo que la cruzan en sentido longitudinal colocando entre las avenidas de dicha cruz cubierta, la de las Corts; 4º La de Sarria entre la anterior y la de S. Gervasio. 5º El de Gracia entre la anterior y la de Vallcarca, 6º la de la Virgen del Coll entre la anterior y la de Horta; 7º La de S. Martin entre la anterior y la del Palacio de la Industria; 8º El de la Marina, entre la anterior y el mar, en la darsena del Este, el cual va diseñando con tinta de color distinto cumpliendo la prescripción del programa que trata de la zona de la Ciudadela.

PASEO DE CIRCUNVALACIÓN CENTRAL

Finalmente otro paseo de circunvalación central cruza todos los Distritos, en sentido transversal, sus plazas de confluencia, así como las de los Barrios desde el mar del Este al del N del Oeste de la Ciudad.

DISTRITOS Y DEPENDENCIAS

En el centro de cada Distrito, que como hemos dicho toma el nombre del paseo que lo cruza, colocamos una plaza de confluencia en la cual pueden levantarse [...] todos los edificios públicos de interes del Distrito, como por ejemplo el [...] Juzgado de 1ª Instancia y de Paz conteniendo una casa de corrección con división de sexos y edades y cuartelillo para Municipales. Otro edificio para instrucción primaria en el que tuviera cabida la escuela de parvulos con salas convenientes para dar lecciones de noche en los dias festivos a los adultos, y una biblioteca popular en la que hallar lectura amena e instructiva todas las clases sociales. Por último otro edificio destinado a Hospital civil provisional refugio para huerfanos de ambos sexos, así para los pordioseros, y habitaciones comodas y baratas para las clases pobres del Distrito.

BARRIOS Y DEPENDENCIAS

Dividimos cada distrito en dos Barrios y en su centro colocamos una plaza que tiene la Iglesia Parroquial, de la que podria tomar el nombre. En esta plaza levantamos, un edificio llamado Alcaldia conteniendo el fielato, cuartelillo, mercaderes y comunes públicos, buzón, reloj electrico y demas dependencias que se consideren utiles al Barrio no olvidando una fuente bien surtida de agua potable cuyo sobrante se aproveche para lavaderos públicos.

PLAZA DE MERCADO

Ademas de habilitar las del Barrio que se estimen utiles establecemos grandes plazas de mercado en la linea de circunvalación exterior, y las situamos en las avenidas de los pueblos del contorno, muy particularmente en aquellas que sirven de limite a los Distritos, en que hemos colocado caminos de hierro servidos por caballerias, evitando en lo posible la confusión de carros cargados de comestibles en el interior de la ciudad. Nuestro objeto es el de proveer a Barcelona con abundancia por todas sus principales avenidas y el que estas mismas plazas distribuidas ahora en la periferia sirvan al propio objeto para la población de la segunda época de ensanche.

ESTACIONES EN LA PROLONGACIÓN FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN

La nombrada linea de circunvalación exterior viene recorrida por el del ferrocarril de Centro desde la estación de Sans, haciendo escala en cada una de las grandes plazas mercado de que hemos hablado, ya para dejar en ellas la carga, ya tambien a los viajeros que del exterior vienen al interior y viceversa, prestando de esta suerte el servicio a derecha e izquierda del paseo, lo que consideramos de suma utilidad al presente y de necesidad en lo porvenir cuando Barcelona en su segunda época se unirá por completo a los pueblos que la rodean.

ESTACIÓN GENERAL

La via ferrea de que venimos hablando, despues de haber prestado el servicio a las grandes plazas mercado, termina en una estación general al E. de la Ciudad al lado de una grandiosa Aduana en el mismo puerto frente la prolongación recta del paseo de Isabel 2ª procedente de entre la Lonja y casa Xifré o sea entre el Palacio y la Aduana actual.

BARRIOS FABRILES Y PALACIO DE LA INDUSTRIA

El vuelo que han tomado las diversas industrias y su mayor desarrollo que esperamos del ensanche bien merece que las señalemos un vasto espacio en que molestando lo menos posible al resto de los habitantes, pueda prescindirse de ciertas precauciones que no dejan de ser fuertes trabas, mayormente para todas aquellas, que necesitando fuerzas motoras se valen de la del vapor, así como para las que a causa de su mucho ruido, o por los malos olores que despiden aconseja la comodidad del vecindario y la misma higiene que se las destine en lugar separado. A este objeto hemos elegido como sitio en nuestro concepto preferente, el terreno que media entre el cementerio y la actual Ciudad, formando un

Distrito, que trazado en conuinación con las curvas, de los ferro-carriles, E y N que se unen a la estación general, constituyen cuatro diversas zonas concentricas y radios, a cuyo centro colocamos el Palacio de la Industria, enfilando con el paseo de Isabel 2ª; pues sobre su eje principal está la prolongación recta del espresado paseo, y la elección de este local la consideramos tanto mas acertada en cuanto contribuirá muchísimo a su salubridad la elevación que ha de darse al piso para obtener el conveniente y completo desagüe de todas las calles y paseos, grandes alcantarillas y cloacas de la actual y nueva ciudad por medio de un conveniente descenso a derecha e izquierda hasta desembocar al mar fuera del puerto, lo que pueda obtenerse a poca costa combinando esta operación con las grandes escavaciones que exige la nueva darsena que destinamos en aquel punto, enlazando de esta suerte el comercio con la industria su hermana.

La elección del Distrito industrial parecera acertada si se atiende a que el bajo nivel de las aguas en algunos puntos encharcadas, proporciona a los industriales el servirse de ellas a poca costa; al paso que su abundante extracción secará los terrenos, y convertirá en una comarca higienica la que actualmente por sus charcos, no tiene todas las condiciones de salubridad apetecibles.

PALACIO DE LA INDUSTRIA

Nos basta con indicar que el Palacio de la industria colocado en una gran plaza que sirva de afluencia del Distrito, la destinará a esposiciones públicas, a depositos de genero y a las reuniones de los industriales; que en una de las cuatro zonas, del Distrito puede tener cabida todas las industrias que por su mal olor incomodan a los vecinos y que otra de dichas zonas seria a propósito para la construcción de habitaciones comodas y baratas de que necesitan los operarios supuesto que el poco valor de aquellos terrenos facilita admirablemente la realización de este pensamiento filantropico.

EDIFICIOS RELIGIOSOS

Hemos hablado ya de las Iglesias de primer orden que situamos en la gran plaza central de Isabel 2ª que sirven de Parroquias a los dos Barrios del 1er. Distrito. Hemos indicado tambien que colocamos, una Iglesia parroquial en las plazas centricas de cada Barrio lo que sin ser excesivo nos parece bastante para el pasto espiritual de los fieles. No obstante hemos creido conveniente levantar un templo en la cuspide del montecito de los molinos de viento, junto a la Cruz Cubierta, al que damos el nombre de panteon de la inmortalidad, con el doble objeto de que puedan ser depositados en el los restos mortales de los varones insignes en todas las carreras que merezcan este honor, cuya memoria convenga transmitir a la posteridad, destinando sus bajos de forma panoptica rodeados por el jardín de aclimatación con su grande invernaculo, a salas mortuorias en las que

puedan ser debidamente vigilados todos los cadaveres antes de su traslación al cementerio.

CEMENTERIO

Son otros tantos edificios religiosos las capillas anexas a los hospitales, así como las de los tres cementerios en cuyo numero contamos el que ecsiste hoy día el que colocamos en la falda O de la montaña de Montjuich a imitación del del padre Lachaise de Paris, y por último el del N junto al caminito vecinal de Horta.

EDIFICIOS PÚBLICOS

En la gran plaza central damos cabida a las Autoridades Militar i civil con sus correspondientes oficinas, la administración Provincial, a la municipal, a la enseñanza, a fin de que esta reunión de establecimientos faciliten la rapida expedición de los negocios con ahorros de tiempo, y en las plazas centricas de los Distritos y de los barrios señalamos el lugar correspondiente a todas las dependencias de los mismos. No obstante hay otros edificios no menos importantes que segun su indole necesitan locales especiales, por consiguiente pasaremos a indicar los que han llamado nuestra atención y merecido la preferencia colocando la escuela de veterinaria y la de artes y oficios que ademas de la enseñanza teorica necesita la practica, en el grande edificio llamado Hipodromo junto a la carretera de Francia, contiguo al pueblo de San Martin, en los terrenos destinados a Campos Eliseos y bosques de recreo.

MATADERO

Situamos un Matadero, en el paseo foraneo de circunvalación a la testera de los bosques de recreo de los Campos Eliseos, y otro al O de Montjuich junto al Canal de la Infanta.

HOSPITALES CIVIL Y MILITAR

Los Hospitales civil y militar vienen situados el primero en el paseo de la Virgen del Coll, y el segundo en el de Sarria concediendo a ambos establecimientos vasto terreno para levantar grandiosos edificios capaces para que los enfermos sean cuidados con la debida separación de sexos y edades, de Nacionales y extranjeros, y demas que tengan por conveniente los facultativos segun la clase de las dolencias, quedando todavia lo bastante para destinarlo a huertas y

jardines, que sirvan de recreo a los convalecientes y purifiquen la atmosfera de manera que aquellos sagrados asilos conserven todas las condiciones higienicas apetecibles.

MANICOMIO

El punto de Pedralbes nos ha parecido el mas a proposito para levantar un manicomio digno de la cultura y filantropia de Barcelona capaz de albergar con separación de sexos y clases a los infelices que tengan la desgracia de perder la razón.

EDIFICIOS DE REFUGIO

Las casas de refugio para los huérfanos y niños pobres de ambos sexos, que al propio tiempo sirva de asilo a los pordioseros hijos de la ciudad, los colocamos en la plaza centrica de cada Distrito y damos cabida a los forasteros en establecimientos civiles que colocamos en afueras del paseo circunvalación exterior y avenidas, de la Virgen del Coll y de Sarria.

ASILO DE LA CLASE OBRERA

Contiguo al Distrito industrial situamos un edificio con un huerto y jardin de recreo que sirva de asilo a la clase obrera, particularmente a los que con los sobrado frecuentes accidentes de la maquinaria se hubieran inutilizado para el trabajo y otro semejante destinado a casino y educación de estas clases menesterosas.

SEGURIDAD PÚBLICA

Los mozos de la escuadra dependientes de la autoridad militar, tienen cabida en los bajos del edificio que señalamos para la capitania general y sus dependencias. Los Guardias civiles en los bajos del edificio Gobernación. Por último los Municipales tienen su cuartel en los bajos de las casas Consistoriales, ademas de los cuartelillos de Distrito y plazas de mercado.

EDIFICIOS MILITARES

Los edificios militares los situamos en los puntos estrategicos alrededor de la Ciudad teniendo muy en cuenta su rapida y espedita comunicación y la

facilidad de reunir la fuerza de todas las armas en cualquiera circunstancia que la autoridad crea llegado el caso de hacer uso de ella. Partiendo de este concepto destinamos para Arsenal el pie de la montaña de Monjuich en la parte Sud de la carretera pudiendo construirse baterias a flor de agua con comunicaciones subterranas entre si y con el castillo de Montjuich, que cual otro peñon de Gibraltar defiendan la Ciudad y el Puerto.

CUARTELES

El pie de la espresada Montaña junto a la cruz cubierta, lo consideramos un sitio muy a proposito para construir un baluarte que se de la mano con los del arsenal, en el que tengan cabida cuarteles para las armas de artilleria, caballeria e infanteria. Los demas cuarteles edificios espaciosos con plaza de armas o campo de instruccion los colocamos estrategicamente en la carretera de Sarria, Castillo de la mina, en la parte superior de San Martin, a la entrada de los campos Eliseos, y en el puerto, destinado este especialmente para el cuerpo de Carabineros.

MUSEO MILITAR

Este establecimiento que lo consideramos de suma utilidad lo colocamos entre la carretera de Madrid y el paseo que llamamos del Museo contiguo a la plaza monumental que dedicamos al gran Capitan Gonzalo de Cordova.

COLEGIO MILITAR Y CAMPO DE MARTE

Completa lo referente al ramo de guerra un Colegio militar en el actual campo de Marte al E de Barcelona, ensanchandolo empero hasta el Besos, en el que pueda tener lugar no solo la instruccion de Brigada, sino tambien grandes maniobras o simulacros frente a los terrenos que para solaz y recreo público hemos destinado a selvicultura y botánica.

COLEGIO DE GUARDIA MARINAS, CARENEROS Y SUS DEPENDENCIAS

En nuestro proyecto no olvidamos la importancia que tiene, y la mayor que esta reservada en adelante a la marina de Guerra y por lo mismo indicamos la darsena del O Sud el puerto para la marina militar, separada completamente de la mercante y los Barrios de S. Antonio y Santa Madrona, o sea del Distrito de San Beltran bajo la proteccion de Montjuich para careneros y cuantos edificios se crean utiles para este importantisimo ramo, incluso el colegio de Guardias marinas que colocamos junto a la entrada de la espresada darsena. El

Distrito de que se trata viene amenizado con un paseo de excelentes vistas que empezando en la cruz cubierta, termina en el palacio de que toma nombre el paseo con su pintoresco jardín que se extiende hacia la parte del arsenal de guerra y carretera del castillo.

ESTABLECIMIENTOS PENALES

Hemos colocado los edificios de corrección a los centros de cada Distrito pero como estos no son suficientes para las necesidades de un gran pueblo hace preciso otros, que llenen todas las condiciones de su objeto: para estos hemos elegido la falda de Montjuich alrededor del campo de instrucción militar junto a la cruz cubierta para cárceles públicas, penitenciaria y presidio, indicando la planta panoptica como mas adecuada a su conveniencia interior y a la vigilancia que debe ofrecer en estos establecimientos penales, que por otra parte colocados bajo el cañon de Monjuich y contiguos a los cuarteles de caballeria, infanteria y artilleria se hallan siempre completamente custodiados aun en el caso de guerra exterior o de una conmoción popular. A cada uno de dichos tres edificios y en particular el presidio le designamos una gran extensión de terreno para huerta con el objeto de que ocupando algunos penados puedan aprovecharse el cultivo.

No ha sido nuestro animo ni consideramos de este lugar hablar en terminos concretos de la forma y la capacidad de los hospitales, baluarte, cuarteles y establecimientos penales, y por lo mismo nos limitamos a indicar la situación total que nos parece mas a proposito para cada uno de ellos, porque su capacidad y distribución interior, ha de ser objeto de un estudio especial, tal vez de un certamen cuando venga el caso de su construcción.

FUENTES Y MONUMENTOS PUBLICOS

Las fuentes monumentales las repartimos con profusión en todos los angulos de la Ciudad y especialmente en los paseos y jardines públicos. Para los monumentos nos ha servido de norma pagar el debido tributo a las notabilidades en letras y ciencias y armas, prefiriendo los naturales a los estraños. Por esto despues de pagar una deuda de gratitud a la dinastia que nos ha concedido el ensanche levantando un suntuoso monumento que recuerde a la posterioridad el nombre de la 2ª Isabel, otro al Principe de Asturias heredero de la Corona y otro a la Princesa Condesa de Barcelona, concedemos un lugar preferente a los inventores del gas del vapor y de la electricidad para que las generaciones venideras no hechen en olvido que a ellos principalmente debe nuestro siglo la admirable revolución politica mercantil y social, y los rapidos progresos de la industria y de la civilización que de otra suerte parecieran

fabulosos. Recordamos algunas de las glorias Nacionales por medio de monumentos dedicados a Cervantes, Gonzalez de Córdoba, Colon, Hernan Cortes, Pizarro, Blasco de Garay y a nuestros patrioticos Campmany, Puigblanch, Balmes, Zafont, Piferrer...

REALES SITIOS

Colocamos el Palacio Condal con jardines públicos en su frente y espalda en un sitio preferente cual hay a la inmediación de la plaza que llamamos de Barcelona paradero general de todos los ferrocarriles, en la línea del espacioso paseo de circunvalación central que recorre todos los Barrios de la nueva Ciudad, cruzandolas por las plazas de Distrito y con frente a una espaciosa calle que del mismo recorriere la parte alta de la Ciudad actual, hasta la ex-puerta de S. Antonio, por la Catedral, Belen y la calle del Carmen. Indicamos como punto mas a proposito para un sitio Real que llamamos casa de Campo, el que señalamos en el plano al N. de la Ciudad desde el cual se domina a Barcelona y su hermosa campiña, disfruta de la encantadora vista de los innumerables pueblos de la comarca a distancia de cinco leguas, estendiendose por el Mediterraneo hasta las mismas Islas Baleares. Este sitio Real tiene comunicación directa con la plaza de Isabel 2ª por un lado y por otro con el mar atravesando el Hipodromo, y el Distrito Industrial por la plaza de la Industria colocada en su centro.

Es otro punto pintoresco y ameno para Real Sitio que hemos escogido con el nombre de palacio de Buenavista en la Montaña de Monjuich sobre el puerto, en comunicación directa con la Cruz cubierta por el paseo llamado tambien de Buena vista atendida su elevación que domina la Ciudad.

SITIOS PÚBLICOS DE RECREO

Figuran en primer lugar los dos Campos Eliseos el uno a la falda E de Monjuich que abraza la *Font trovada* con sus bosques de recreo e imitación del llamado de Bolonia en Paris; y el otro que, con el fin de satisfacer con igualdad esta necesidad, colocamos en el lado opuesto formando parte del Hipodromo. La fuente Catalana con los jardines y preciosa vista es otro sitio de recreo que atraera la numerosa concurrencia. No sera menos concurrido el jardin de aclimatación que colocamos entre la cruz cubierta y la plaza de Gonzalo de Cordova en cuyo centro se eleva el templo de la Inmortalidad. Por último el terreno que junto al Besos destinamos para selvicultura y Botanica frente el campo destinado a los ejercicios y maniobras militares, es un lugar de recreo para recibir una numerosa población en dias de memoria o cuando se verifiquen maniobras militares en grande escala.

PUERTO

Es ageno de este lugar entrar en consideraciones generales acerca el actual estado, causas que lo afectan y medios de convertirlo en uno de los más escelentes del Mediterraneo; en nuestro proyecto vienen indicadas las mejoras para su ensanche, facilidad de entrada, completa seguridad de las embarcaciones y comodidad tal como hemos concebido y aun cuando esta importantísima y por todos apetecida mejora, no viene comprendida en el programa a pesar de su intima relación con el ensanche de la Ciudad, no obstante creemos debernos ocupar de ella por incidente, limitandonos a decir que nuestro trazado es obra de muchos años de estudio y de serias indagaciones y que no hemos perdido un instante de vista el puerto en su estado actual y en el que tendrá mas adelante para ponerlo en facil y comoda comunicación no solo con la comoda estación central de ferro-carriles, sino tambien con todas las principales vias de la actual y nueva Barcelona. La simple vista del plano es un testimonio elocuente de que hemos consultado con predilección los intereses del comercio y de la industria que son los elementos de riqueza y de vida de nuestro pais.

REFORMAS DE LA ACTUAL CIUDAD

Hemos sido parcos en reformar la actual Ciudad porque profesamos un profundo respeto a los intereses creados y a los derechos adquiridos, ya porque faltando el plano geometrico a grande escala que nos ponga de manifiesto la situación de las calles y plazas y el estado general de los edificios que los componen, no es posible conciliar la reforma general de la Ciudad con el menor perjuicio posible a los intereses que encierra ya tambien porque no es probable que deje de obtenerse una modificación en la ley de espropiación forzosa por causa de utilidad pública que permita procurar las mejoras sin perjuicio de los particulares, en beneficio de la belleza y salubridad haciendo realizable, las mejoras a menos costa de lo que son ahora y sin necesidad de crear arbitrios para indemnizar con usura algunos propietarios que han cobrado fuertes sumas cuando lejos de haber sufrido perjuicio alguno han mejorado sus predios. Afortunadamente el Escmo. Ayuntamiento con laudable celo se procura el plano de que venimos hablando y no ha de pasar mucho tiempo antes de tenerlo a su disposición para que con todo conocimiento de causa pueda ocuparse de todas las reformas que somos los primeros en conocer cada día mas importantes y necesarias. En el entretanto indicamos en nuestro plano las mas precisas, tales son:

- 1º La abertura de una calle de 2º orden que pone en comunicación el puerto y el Barrio de la Barceloneta con la plaza central de Isabel 2ª atravesando la Ciudad de N a S por una zona de edificios antiguos, en su mayor parte

vivienas humedas e insalubres situadas en callejones estrechos y tortuosos, sin sol ni ventilación, cuya via ademas de la importancia daria la animación y vida de que carecen esta gran parte de población y disminuira de un modo notable su cifra mortuoria.

- 2º Trazaremos otra via tambien de segundo orden que como llevamos dicho partiendo de la puerta principal del Palacio Condal cruza la parte alta de la Ciudad del E al O atraviesa los jardines públicos y el paseo de S. Juan, formando parte de la plaza proyectada frente la Catedral, sigue contiguo a la Iglesia de Belen por la calle del Carmen y termina en la plaza del Padró, que adquirira mayores dimensiones continuando la avenida de la cruz cubierta por la calle de S. Antonio.
- 3º Un ramal oblicuo que pone en comunicación la plaza del Padró con la central o de Isabel 2ª.
- 4º Una espaciosa calle de N a S que atraviesa la parte del I de la ciudad, partiendo de la plaza del Padró con dirección al mar en el parage llamado huertas de S. Beltran.
- 5º Otra calle que desde la plaza central dirige a la Catedral y se prolonga por el frente lateral del E hasta la plaza de S. Sebastian.
- 6º La prolongación recta de las calles de Unión.
- 7º La de la Plaza de la Catedral a la del Pino hasta la Rambla.
- 8º La de la Plaza de la Catedral a la del Pino hasta la Rambla.
- 9º La prolongación y ensanche de la calle de Gignas desde el Borne al paseo de Stª Madrona cruzando la Rambla.
- 10º La de la plaza de San Agustin viejo que se dirige al N cruzando las calles de S. Pedro baja y alta.
- 11º La de la calle de la Merced hasta el paseo de S. Juan formando parte de las plazas de S. Sebastian, Palacio y de las Ollas.
- 12º La prolongación de la avenida que de la plaza Palacio se dirige a la calle de Moncada partiendo del frente lateral del O de la actual Aduana.
- 13º La rectificación de la via formada por las calles, Simon Oller, Escudellers, Aviño y Baños, prolongandola hasta la plaza Central, cruzando las calles, Porta ferrisa, Canuda y Santa Ana.

REFORMAS EN EL BARRIO DE LA BARCELONETA

Reducir el número de sus mezquinas manzanas formando de cada dos una en donde haya posibilidad de verificarlo, dejando en pies las calles de mas

estensivilidad o sea las que cruzan aquel Barrio de N a S, conforme se demuestra en el plano. Hacer desaparecer del paseo Nacional de la Barceloneta los modernos edificios que adelantandose de la linea antigua ocupan la via pública, destruyen los patios y afean el aspecto de una manera tan notable que produce una triste idea de la administración y policia urbana de nuestro pais.

CENSO DE LA CIUDAD

El censo actual segun los datos estadisticos que pone de manifiesto el Escmo. Ayuntamiento alcanza la cifra de 159,705 = 29.615 vecinos = 6,388 casas con bajos 1º, 2º, 3º y 4º pisos, cuyos edificios sin rebajar los 888,796 metros de superficie de las calles, plazas y paseos, edificios publicos y fortalezas, ocupan 2.023,6 metros cuadrados correspondiendo 12,056 metros por habitante en vez de los 40 que fijan Levy, Monlau y otros celebres estadistas. Por consiguiente la actual Barcelona con sus murallas que la tenian oprimida y que ha debido contentarse con elevar los edificios, construir habitaciones en los terrados y sotanos aun cuando debiese infringir los bandos de policia urbana, edificar a la orilla del mar desafiando la bravura de las olas, esparramarse en los pueblos de la comarca, encrespandose en las montañas inmediatas no puede servirnos de tipo ni siquiera de cálculo para el desarrollo de la nueva población cuyas circunstancias favorables y la baratura de los terrenos o solares comparado con el que tienen los de la actual ciudad, atraeran la concurrencia de naturales y estraños y muy particularmente de las personas que despúes de haber hecho mas o menos fortuna en los dominios de America, se retiran a Europa y se han visto precisados hasta ahora a establecerse en pais extranjero por no hallar terrenos donde edificar en esta Capital. En este concepto y en el de que el ensanche que proponemos concedemos todo el espacio y desahogo necesario para vivir higienicamente dando a cada habitante los 40 metros fijados por los estadistas de primera nota, y en el de que la altura maxima de los edificios ha de ser de dos pisos, no parecera estraño que ocupando nuestra primera zona de ensanche un espacio mayor que la actual Barcelona contenga un numero menor de habitantes.

No pudiendo servirnos de tipo para formar nuestro juicio la población condensada en la Barcelona actual por las razones que dejamos indicadas, hemos de atendernos a los calculos higienicos y no hallamos ecsagerado el de 40 metros, por persona atendiendo a que las muchas y espaciosas plazas y calles y el desahogo de jardines que proponemos en nuestro ensanche para la mayor parte del terreno y que los edificios de dos altos no albergan sino un corto numero de familias. Por lo tanto ocupando la primera zona de nuestro ensanche una superficie 5.423,775 metros cuadrados puede alojar muy comoda e higienicamente respirando un aire confortable 137.811,35 habitantes, correspondiendo cada uno de ellos los 40 metros ya indicados.

La procedencia de este resultado la hallamos en el siguiente dato:

	Perimetro	Almas
1° Distrito Central	738.500 m	18.462,50
2° Id. de Sans	1.084.175	27.462,50
3° Id. de Sarria	639.000	15.975,00
4° Id. de Gracia	667.500	16.465,90
5° Id. de Horta	658.600	16.465,00
6° Id. de S. Marti	748.000	18.700,00
7° Id. de la Marina	988.000	24.700,00
	5.523.775	137.811,35

CALCULO APROXIMADO DEL TIEMPO NECESARIO PARA OCUPAR LA POBLACIÓN EN PROYECTO

Ocho son los distritos en que viene proyectado nuestro ensanche, de los cuales hemos de considerar dos foraneos esto es el del O. llamado de S. Beltran destinado especialmente al ramo de Guerra, quedando un gran espacio sin edificar por oponerse a ello la Real Orden que señala la zona militar del Castillo de Monjuich. El otro Distrito foraneo o sea el del E. que indicamos como el mas a proposito para toda clase de industrias, es de esperar que en el termino de pocos años sea ocupado con grandes fabricas movidas por el vapor, vastos depositos de combustible grandiosos establecimientos de fundición y toda clase de talleres auxiliares de la industria fabril; y que otra buena parte de terreno se ocupe con habitaciones comodas y baratas al alcance de la fortuna de la población jornalera industrial que ocupa aquel Distrito.

En los seis restantes pueden edificarse comodas, bellas e higienicas habitaciones entre espaciosas plazas y calles, deliciosos paseos y convenientes caminos de hierro a tracción de caballos. El primer Distrito llamado Central y que ocupa 738.500 metros cuadrados, siendo el que por su posición particular ofrece todas las ventajas apetecibles, se veria edificado como por ensalmo en el corto espacio de 4 a 5 años, de igual favor disfrutaria el Distrito 7° llamado de la Marina cuyo perimetro total es de 988.000 metros, porque lo consideramos el punto mas a proposito para el comercio y los innumerables ramos que de el dependen, y porque un pueblo mercantil e industrial tiene marcadas tendencias a separarse lo menos posible de la orilla del mar. Los restantes distritos se llenarian con mas o menos preferencia segun las circunstancias y el mayor o menor aumento que tuviere la población que providencialmente lo calculamos en diez mil almas cada año. Y nuestro calculo lo fundamos en que de mucho tiempo a esta parte, a pesar de la crecida cifra mortuoria que no es efecto del clima sino de la falta de condiciones higienicas de la actual Ciudad, de la carencia

absoluta de terreno en que poder edificar, del fabuloso precio a que se venden los que a consecuencia de algun derribo se reedifican, y de las otras mil circunstancias desfavorables todas, de que nos hemos hecho cargo en otro lugar, observamos un aumento de 4 o 5 mil almas cada año. Por lo tanto no creemos escsagerado el calculo si con terrenos baratos y con condiciones higienicas que conviden a los capitalistas a establecerse en la nueva Ciudad, si abriendo el camino a la especulación y si por último proporcionando a la industria todos los medios de desarrollo apetecibles, lo fijamos en dos mil alamas en cada uno de los años siguientes. En este concepto nuestra primera zona de ensanche, se veria ocupada en el corto espacio de 13 o 14 años, sin tener en cuenta que las reformas, que necesita la Ciudad actual y las mayores comodidades y baratura que ofrecerá la moderna aconsejara a muchas familias trasladarse a esta desde luego, y obligará a muchos de los actuales propietarios a convertir en una, dos o mas habitaciones de las que, principalmente, en los Barrios foraneos, abundan que mas bien parecen nidos que edificios destinados a la vivienda de seres humanos.

AGUAS POTABLES

Concluiremos esta memoria para no ser prolijos, indicando nuestro pensamiento para proveer con abundancia de aguas potables necesarias al desarrollo de este gran pueblo.

El bajo nivel del punto de procedencia de las aguas de Moncada aunque muy abundantes, y si se quiere suficientes para alimentar la actual y nueva población, tienen la desventaja de no poder llegar a la parte alta de esta sino apelando a mecanismos de crecido coste. Las restantes aguas que afluyen en esta Ciudad son escasisimas y se agotan en epocas de sequia y lo peor es que los gastos que se hiciesen en obras emprendidas en busca de mayor caudal dificilmente serian compensados.

Forma pues parte de nuestro programa el aprovechar no solo las aguas del Llobregat o del Ter tomadas a mas o menos distancia de esta Capital, sino tambien las de S. Miquel de Alfay y otros puntos del Valles, los cuales podrian elevarse a media [...] de la cordillera que nos circuye y ademas de proveer con abundancia la población convertiria el llano en un delicioso vergel que, atendida la bondad de nuestro esfuerzo y la laboriosidad de nuestros agricultores, proveeria de ricos frutos y verduras, suficientes para el abasto de la Capital.

Estas empresas que a primera vista parecen gigantescas hallariamos despues de hecho el debido y competente estudio, que distaria mucho de costar lo que la traída de aguas potables procedentes del Lozolla, la villa y corte de Madrid.

De todos modos consideramos oportuno dejar consignado nuestro pensamiento de establecer dos grandes arcas de distribución de aguas, como puntos de partida que han de alimentar las fuentes públicas, los establecimientos de toda clase, limpia de la cloaca y consumo de los particulares, la una al E y la otra al O del pueblo de Gracia, dejando para cuando se determine la traída de

aguas del Llobregat o del Ter, fijar los puntos de la montaña de S. Pedro Martir, Tibidabo o San Geronimo en que hayan de situarse las arcas de admisión.

CANALIZACIÓN DE AGUA Y GAS

Creeríamos ofensivo a la ilustración de los Srs. de la comisión de Censura el entrar en detalle, y nos limitamos a indicar que el sistema de conducción por galerías subterráneas, tal como se practica en la capital de la Monarquía deja poco que desear, y estas vías subterráneas las consideramos también, muy convenientes para que al propio tiempo sirvan para el tránsito de carruajes de [...] en vía doble, para el desagüe pluvial, y extracción de las letrinas depositadas en pozos abiertos al intento luego de desinfecciones la vía pública, ni causar incomodidad y molestia a los transeúntes.

Nos abstenemos de hablar de la parte económica porque personas más competentes han tratado de ella con muchísimo acierto, o porque no pretendemos prejuzgar, cuestiones que han de ser consecuencias del ensanche.

Y si bien en nuestro plano indicamos la localidad que en nuestro concepto deberían ocupar la mayor parte de los edificios públicos, no entendemos que la adopción del proyecto en general no pueda ser modificada dejando de construir algunos de los edificios de utilidad o de recreo que hemos designado o trasladándolos de un punto a otro que parezca mejor.

La falta de espacio y el haber hablado ya de este proyecto en la memoria general que acompaña los otros seis del propio autor nos impide el entrar en detalles más minuciosos, pero nos anima la esperanza de que la ilustración del jurado suplirá nuestro silencio.

Barcelona, 30 de Agosto 1859

Miguel Garriga y Roca

[INSTÀNCIA 2 DESEMBRE 1859]

D. Miguel Garriga y Roca Arquitecto por la Real Academia de Nobles artes de S. Fernando a los R.P. de N.M., con la mas profunda veneración espone: que luego de abierto el concurso para el deseado ensanche de esta Capital, acudió el recurrente al llamamiento del Municipio, y sin otra ambición que la de ser util al pais y contribuir con sus escasas luces a la solución de tan difícil problema, presentó al certamen seis distintos proyectos con su correspondiente memoria.

Se ocupaba empero el esponente en dar la última mano a otro proyecto que en su concepto es muy preferente a los demas, y lo tenia ya concluido, cuando hubo de correr al lado del lecho mortuorio de uno de sus hijos que tenia en el pueblo de Masnou segun lo acreditan los documentos de nº 1 y 2 cuya fatalidad les privó de entregar dicho plano en el dia en que espiraba el termino prefijado, y a pesar que lo entrego tres dias despues manifestando el infortunio que habia motivado este pequeño retardo, el Ayuntamiento considerando un termino fatal el dia prefijado, no se creyó con facultad de admitir dicho plano en el concurso, ni mucho menos de someterlo al juicio de los censores, ni por ultimo concederle los honores de la pública esposición.

Por otra parte parecia muy natural y logico que todos los proyectos presentados al concurso y que han sido espuestos al público en esa Capital, fuesen remitidos al gobierno de N.M. para que el jurado que ha de fallar en definitiva pueda resolver con mayores luces acerca la elección de uno solo, o de la parcial de alguno de ellos, pero realmente no han sido remitidos sino los proyectos premiados.

Tratandose de un asunto de tanta importancia en el que esta interesada no solo la generación presente, sino tambien las venideras, desea el esponente contribuir hasta el último extremo con sus debiles fuerzas, al laudable fin que se propone no solamente el Municipio, sino tambien todas las Autoridades de la Provincia, y el Gobierno de N.M., y por lo tanto tiene el honor de elevar a la N.R. consideración el adjunto proyecto de ensanche de la Ciudad de Barcelona con un apendice de la memoria que presentó al acompañar los otros seis y.

A.V.R.M. rendidamente suplica que se digne acoger benigamente este pequeño trabajo artístico en el que su autor no tiene mas pretensión que prestar un nuevo servicio al pais ilustrando una cuestión tan interesante, mandando que este

proyecto pase a manos de jurado que haya de calificar los que han sido presentados, y que al propio tiempo se llamen todos los que formaron parte del concurso a fin de poderse resolver con pleno conocimiento teniendo a la vista los diversos pensamientos los distintos facultativos.

Barcelona, 2 Diciembre de 1859

A los R.P. de N.M. y Señora

Miguel Garriga y Roca.

[CERTIFICAT NOTARIAL
5 DESEMBRE 1859]

D. Jaime Burquerol y Roca Licenciado en Jurisprudencia y Notario público del número y Colegio de la ciudad de Barcelona

Certifico: Que por D. Miguel Garriga y Roca Arquitecto de esta vecindad, se me ha esibido para que diera testimonio, el documento cuyo tenor es como sigue, [...]

Dn. José Santa Maria Comendador de la Real orden Española de Carlos 3º y Alcalde Corregidor de esta Ciudad =¹ *certifico:* Que D. Jaime Jubé y Arnó de esta vecindad con fechas de tres de Setiembre y nueve de Octubre de este año, me presentó dos comunicaciones, al pie de las cuales se lee «lema 1º. Un sacrificio mas para contribuir al ensanche de Barcelona», cuyo lema se refiere al primero de los seis proyectos de ensanche que sometió al concurso con aquel anonimo su autor, en la primera de cuyas comunicaciones se pedia fuese admitido al concurso un plano del mismo que no pudo ser presentado a tiempo por la grave enfermedad y consiguiente fallecimiento de uno de sus hijos; y en la segunda, que si esto no era posible figurase al menos el plano aludido en la esposición al lado del de Cerdá y fuese calificado al igual que este por la Junta de censura, cuyas peticiones cursé disponiendo pasáran al Escmo. Ayuntamiento que resolvió desestimarlas en acuerdo de diez y nueve de dicho mes de Octubre, a propuesta de la Comisión de ensanche = *certifico igualmente;* que en diez y siete del último citado mes, el propio D. Jaime Jubé presento una solicitud con igual lema al pie en demanda de que el referido plano mereciese los honores de la pública esposición al lado del de Cerdá, o de los demas del propio autor, la cual dirigida al Escmo Cuerpo Municipal; paso a la comisión de ensanche por acuerdo de este, tal es su estado= Y para que conste a petición del mismo D. Jaime Jubé y Arnó libro la presente en este mediopliego del sello cuarto autorizada con el de esta Alcaldia Corregimiento en Barcelona a veinte y ocho de Noviembre de mil ochocientos cincuenta y nueve= José Santa Maria= Lugar del Sello= Los Notarios públicos del número y Colegio de la Ciudad de Barcelona que abajo signamos y firmamos, certificamos y damos fé: Que el M.Y.S.D. José Santa Maria por quién va firmada y rubricada la antecedente certificación, es tal Alcalde Corregidor, de esta Ciudad como se titula y se halla

1. Surt així al text original. Indica que comença un nou paràgraf. (N. de l'A.)

en su actual ejercicio, siendo el sello continuado a su pie el mismo que se usa en dicha Alcaldía Corregimiento. Y requeridos damos la presente en Barcelona a cinco de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve += Jaime Burguerol = sin += Salvador Clos= += Francisco Javier Mosen = = Lugar del Sello. (El comand*=Sr: Valez)

Es conforme con su original que despues de comprobado al susodicho D. Miguel Garriga a que me refiero. Y a su requerimiento doy el presente en este pliego del sello tercero que signo y firmo en Barcelona a cinco de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.

Jayme Burguerol

[CERTIFICAT NOTARIAL
5 DESEMBRE 1859]

D. Jaime Burguerol y Roca Licenciado en Jurisprudencia y Notario público del número y colegio de la Ciudad de Barcelona.

Certifico: Que por parte de D. Miguel Garriga y Roca Arquitecto de esa vecindad se me ha esibido para que diera testimonio el documento cuyo tenor es como sigue.

D. José Baroy Doctor en Medicina y Cirugia socio correspondiente de la Academia de Medicina y Cirugia de Barcelona vocal de numero de la Junta municipal de Sanidad de Masnou y D. Antonio Masaran, Cirujano de tercera clase = certificamos que en los últimos de Agosto del presente año revisamos en la casa propia de D. Miguel Garriga y Roca Arquitecto situada en ese pueblo a su hijo Francisco de menor edad que estaba padeciendo una difreritis interna de la que falleció a pesar de haber sido combatida en todos los recursos del arte = Y para que dicho D Miguel Garriga y Roca pueda hacerlo constar donde convenga libramos la presente certificación a solicitud del interesado = Masnou 2º de Noviembre de 1859 = José Baroy = Antonio Masaran = El infio Noty^a del reino, del pueblo de Vilasar y sus agregados: certifico que las antecedentes firmas que dicen = José Baroy = Antonio Masaran son verdaderas constandome por tenerlas conocidas y versada su letra, siendo tales como se titulan, y requerido doy la presente en el Masnou fecha =+ Esteban Castellar= con certificación seis reales = Los Notarios públicos por S.M. del Número y Colegio de la Ciudad de Barcelona que abajo signamos y firmamos, certificamos y damos fe: Que D. Esteban Castellar por quien va signada y firmada la antecedente certificación es tal Notario del pueblo de Vilasar, y sus agregados como se titula y digno de toda fé y credito. Y requeridos damos la presente en Barcelona a cinco de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve =+= Jaime Burguerol = Sin =+= Salvador Clos = =+ Francisco Javier Moreu= =Lugar del Sello.

Es conforme con su original que despues de compulsado he debuelto al arquitecto D. Miguel Garriga a que me refiero. Y a su requerimiento doy el presente en ese pliego del sello tercero que signo y firmo en Barcelona a cinco de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.

Jayme Burguerol

[MEMÒRIA COMUNA ALS ALTRES PROJECTES]

CONCURS D'EIXAMPLE

«Un sacrificio más para contribuir
al ensanche de Barcelona»

Garriga i Roca

LEMA

UN SACRIFICIO MÁS PARA CONTRIBUIR AL ENSANCHE DE BARCELONA

El Escmo. Ayuntamiento que, como todos los vecinos de esta industriosa Capital consideran el ensanche de nuestra Ciudad como un asunto vital y de necesidad apremiante al publicar el programa del 15, Abril del corriente año limitó al 31 de Julio el tiempo dentro el cual los opositores llamados para el certamen deberian presentar los planos, a fin de elegir el que llevando mejor las condiciones de dicho programa sea al propio tiempo más digno de la cultura de nuestra población y de los adelantos del siglo. La celosa Corporación Municipal a la cual no pasó desapercibido la dificultad de que en tan corto espacio de tiempo pudieran los opositores levantar el plano de ensanche, ofreció facilitarles este trabajo entregandoles una copia litografiada de la localidad pero sin duda ha debido tropezarse con insuperables obstáculos respecto a la litografia cuando no ha estado disponible hasta mediados de Julio a pesar de haberse apelado a distintas manos para apresurarla por cuya razon carece de la unidad y perfección que era apetecible y ha hecho perder a los opositores un tiempo precioso que hubiera empleado con utilidad en el estudio del plano que concibieran y han debido ocuparlo en la unión de las 36 partes de que se compone el litografiado operación siempre difícil de ajustar segun la mayor o menor elasticidad del papel por sumamente engorrosa y entretenida cuando por razon de la discordancia de las lineas es preciso atender a su reparación.

En este concepto aun cuando el certamen se ha prorrogado al 31 de Agosto, los facultativos que por honra propia y con el deseo de asociar su nombre al gran suceso que formará una gloriosa época en los anales de Cataluña, se deciden a presentar el fruto de su concepción no han podido disponer realmente sino de un mes, tiempo a todas luces insuficiente para ofrecer un trabajo digno de su objeto.

Sin embargo haciendo un sacrificio de nuestro amor propio en aras del bien público y no queriendo cerrar los oidos al patriotico llamamiento del cabildo que tan dignamente representa el interes u los deseos de Barcelona nos hemos decidido a presentar nuestro humilde trabajo fruto de serias meditaciones sin mas ambición que la de arrojar un destello de luz sobre el importante objeto que se debatió.

Si creyese posible que los planos del certamen no fuesen considerados como ante proyectos, y no estuviésemos persuadidos que en la imposibilidad de que uno solo lleve el sello de la perfectibilidad los sensores aconsejaran que de las partes heterogeneas de los tres agraciados se tome un tono homogéneo consultando los intereses de la capital y dando representación a los pueblos que abraza el ensanche, nos desalentariamos en esta gigantesca lucha artistica en la que el autor del plano a probado de R. Orden, ocupado una serie de años constante y detenidamente en su estudio, añadiendo en sus conocimientos particulares el juicio práctico y científico que ha podido formarse de los trabajos de esta clase que ha visto en Paris y en otras poblaciones de importancia, auxiliado con el consejo de eminentes profesores a los cuales es dado consultar cuando el tiempo no es limitado, lleva una inmensa ventaja que forma un evidente contraste con la improvisación de los demas, sobre cuyo particular nos permitiremos llamar la atención de los censores.

Inutil nos parece encarecer que la evidente falta de tiempo nos impide coordinar esta memoria y engalanarla con oratorias, cuando nos falta espacio para discender a minuciosos detalles que hubierámos deseado presentar debiendo limitarnos a una idea general de nuestro pensamiento con la explicación suficiente para ser comprendidos en el concepro de que la ilustración de los censores suplirá nuestro silencio respecto a detalles secundarios. Nuestra explicación pues se ajustara estrictamente al programa dando por su orden solución a cada una de sus bases.

- 1º- Nuestro proyecto estudiado sobre el plano litografiado plano a la escala de 1/5000 presenta a primera vista el enlace de la Ciudad actual con las vecinas poblaciones de Sans y las otras de que habla esta base, llenando las demas condiciones de la misma, debiendo solo indicar que el trazado, de color pajizo es el punto que actualmente ocupa la Ciudadela.
- 2º- Hemos sido parcos en indicar las reformas de que es susceptible la Ciudad actual limitandonos a las remarcables e imprescindibles porque aun cuando no perdimos de vista que el ensanche debe ser a la vez su mejora y que hallamos muchisimo que reformar en nuestras estrechas y torturadas calles, consideramos extemporaneo hablar de ellas y aun el descendido a los detalles de las que proponemos porque la experiencia nos ha demostrado que la innovación por bien estudiada que sea al paseo que alhaga a los propietarios, que se ven favorecidos alarma las mas de las veces sin fundamento a los que se creen perjudicados y da origen a mil reclamaciones que entorpecen o quizas frustran su realización. Por otra parte cuando el Excmo. Ayuntamiento tenga en su poder el plano de la Ciudad actual en mayor escala con las rectificaciones y mejoras cuyo estudio ha confiado a uno de sus Arquitectos, sera la ocasión oportuna de ocuparse de este importante asunto con verdadero conocimiento y profunda incitación

escogitando el medio mas equitativo de conciliar los intereses creados con lo que exige la conveniencia, el ornato y sobre todo la salubridad de que carecen las estrechas y tortuosas calles todas faltas de ventilación y algunas de ellas privadas en todas las estaciones de los beneficios del sol.

- 3º- Nuestro plano enlaza cómoda y naturalmente la Ciudad actual con la nueva y al efecto aprovechamos las avenidas principales y proponiendo mayor ancho p^a algunas secundarias damos animación y vida a todos los angulos de la Ciudad. El principal y mas visible enlace es el de la única calle arbolada que tenemos llamada Rambla que desde Atarazanas llega a la Pt^a de Isabel 2^a.

Hemos trazado otra calle que cruza transversalmente el casco de la Ciudad por el E. de la Rambla que partiendo del puerto llega a las inmediaciones de Junqueras y confluye a la gran plaza a las afueras de la citada puerta de Isabel 2^a. - La abertura de esta via cruza un trecho de Ciudad cuyas calles estrechas tortuosas sin luz ni ventilación son edificios antiguos la mayor parte ruinosos y sin importancia alguna, dan una triste idea de la cultura de Barcelona y ocupadas por las clases mas necesitadas son habitaciones humedas e insalubres que debilitan sus fuerzas para el trabajo, figuran de una manera muy triste en tiempos normales en la estadística de defunciones y en tiempo de epidemias son un foco de corrupcion y se convierten en cementerios.

Recomienda la utilidad de esta via la importancia del trafico mercantil y fabril en aquella parte de la Ciudad, y consiguiente paso de carruajes que no puede verificarse sino por las calles de Barra de ferro Plateria Basea Escudillers y Regomir cuya anchura máxima no pasa de 3 metros lo que motiva continuas reyertas entre los carreteros que impiden el tránsito público y causan desgracias harto frecuentes.

Hemos proyectado otra via transversal a la parte oeste de la Rambla dividiendo de esta suerte la ciudad en 3 partes estableciendo en todas sus partes la corriente de aire asi como la circulación y equilibrio comercial. Se trata es verdad de una parte de población moderna que con asombro hemos visto formar en poco tiempo destruyendo huertos, jardines y cuanto ha sido edificable, pero sensible es decirlo, en una época en que todas las Ciudades de alguna importancia nos han dado saludables consejos de previsión higienica y de entendida administración se ha prescindido absolutamente de plazas, Iglesias y demas establecimientos, y dentro la segunda Ciudad de España existe una población nueva con calles, que no pasan de 6 metros. Por lo mismo urge abrir en ella una comunicación de primera clase con paseos plazas parroquias y demas establecimientos públicos, proporcionados a la población dando a aquella parte de la Ciudad la importancia de que actualmente carecen.

También aparte de otras vías secundarias que creemos suficiente su indicación en el plano hemos trazado algunas longitudinales por el casco de la ciudad tal es la que partiendo del paseo de S. Juan en la P. Nueva recorre la plaza de S. Agustín confluencia de varias calles sigue por el mercado de St^a Catalina y pasando por las escaleras de la Catedral llega a la Pza. Nueva donde se divide en dos ramales que se dirigen el uno a la Pta. ferrisa y el otro por la calle de la Paja a la Pza. del Pino uniéndose ambos en la Rambla frente al mercado de S. José, continuaria su prolongación desde la Rambla rectificando y ensanchando las calles del Hospital y del carmen hasta su confluencia con el Padró desde donde se dirige a las afueras por la Pt^a de S. Antonio y por la Calle de Cera. Esta gran via que enlaza naturalmente la Ciudad actual con la moderna por tres distintos puntos, satisfacera cumplidamente los deseos del pueblo Barcelones que anhela ponerse al nivel de las poblaciones importantes no quedando rezagado en lo concerniente a higiene utilidad y ornato.

Independiente de la ciudad antigua la dirección de las vías ferreas y estaciones de las mismas la hemos armonizado con la distribución de las vías generales, con el caserio existente con el porvenir de las poblaciones inmediatas y con las avenidas principales y de 2º orden de la Ciudad. Sobre su situación y numero nos proponemos hablar al tratar de la base 15ª.

Nada importante podemos decir acerca la relación de las calles con las poblaciones vecinas porque la simple vista del plano es bastante p^a dar a conocer si hemos acertado a satisfacer esta parte del programa y solo nos permitiremos indicar que para la unión de la Ciudad con el pueblo de Gràcia preferimos al actual paseo, el que indica nuestro plano que estableciendo una linea recta desde el punto que termina la Rambla en las afueras de la Pt^a de Isabel 2ª se dirige a la calle Mayor de Gracia de esta suerte mejorando muchísimo lo existente.

- 4º- Las calles en general cumplen esta condición del programa. Las hay rectas con puntos de vista natural como son los de letra ()² dirigidas al paseo del O. Las de letra () que se dirigen al paseo del N, las de letra () al paseo del E y las de letra () al del Sur.

Ademas en las propias direcciones se observan las de letra () que conduce a los molinos de viento la de letra () al castillo de la mina, la de letra () al del Tibidabo, la de letra () a la Sn. Gervasio, la de letra () a la virgen del Coll, la de letra () a la Montaña de ferro, la de letra () al fuerte pio, la de letra () a Monjuich la de () a Sans, la letra () a Hostafranchs, la

2. En blanc a l'original, que és un esborrany del text presentat al concurs on s'assenyalaven unes lletres que feien referència al plànol. (N. de l'A.)

letra () a las Corts, la letra () á Gracia; la letra () al pueblo de S. Martin la letra () al Pueblo Nuevo llamado Icaria.

Las hay igualmente rectas con puntos de vista artificiales tales como la letra () que se dirige al templo de la inmortalidad; la de la letra () al Palacio de la Industria; la de la letra () al Hospital Civil; la de la letra () á la fuente Catalana la de la letra () al pozo artesano, la de la letra () al Hospital Mpal la de () al Palacio Condal, la de () la de () y la de () a la Darsena del Este.

Las calles con porticos cuya traza viene demostrada con la letra () son el paseo que enlaza nuestras Rambla con la calle Mayor de Gracia y su colateral que alarga la comunicación al puerto y a la Barceloneta de esta suerte se facilita la comunicación entre ambas poblaciones aun en tiempo de lluvia u en lo mas riguroso del verano. .

De forma regular con arboles en el centro y jardines en cada casa hemos trazado unicamente una de letra () que nos ha parecido la de mas importancia como sitio de recreo y es la que une la Rambla de la Ciudad con el pueblo de Gracia.

De forma regular con arboles en el centro, comparecen las de letra () una de las cuales forma un esterno paseo que desde la carretera general de Madrid en el punto llamado cruz Cubierta cruza la nueva Barcelona con dirección a Francia: otra llamada de Sarria, otra dicha de S. Gervasio; otra que llamaremos del Principe de Asturias; otra de la fuente Catalana; otra del Oeste; otra del Palacio de la industria; y otra del Palacio Condal.

- 5º- El ancho de los paseos y calles son de 60 metros; los de letra () de 40 y los demas generalmente de 30.
- 6º- Las plazas de confluencia con letra (); las de reunión con pórticos alrededor de letra, las de desahogo con obras monumentales, fuentes, jardines o árboles en el centro, con letra () y los mercados y bazares con (). En la base siguiente al tratar de la situación de las plazas hablaremos de los mercados y bazares.
- 7º- La simple vista del plano acredita, que en la distribución de las plazas se ha consultado no solo las necesidades, sino tambien la conveniencia y por último la belleza de la nueva población. Al efecto al centro de cada bº se coloca la Iglesia Parroq. con una Plaza civica delante y otra plaza mercado detras, quedando así aislada, en el mismo punto por un lado de la Parroquia la casa del cura y por el otro un juzgado de paz, un hospital provisional con habitaciones para las hermanas de caridad y un cuartelillo para Municipa-

les; por último en uno de los extremos la escuela pública para niños y en el opuesto la de niñas. Estos establecimientos rodeados por un portico que circunvala la parroquia con frente a las plazas, forma un conjunto que nada deja que desear para satisfacer las necesidades del Barrio que es la zona natural de la población sino también respecto a la policía y a la buena administración del mismo sin olvidar la educación de los jóvenes de ambos sexos. En nuestro concepto las plazas tal como las hemos concebido y trazado no solo son higienicas y magnificas, sino que con la reunión de los establecimientos públicos al centro de cada Barrio promovemos una laudable emulación para la limpieza y aseo del mismo. Para las plazas porticadas de reunión asi como para las de desahogo con obras monumentales, fuentes, jardines ó árboles hemos elegido los puntos más importantes y los centros de mayor población conforme va indicado en el plano.

- 8º- En las afueras de la antigua puerta de Isabel 2ª () plaza que por su grandiosidad es digna del nombre que lleva y de la cultura de Barcelona. Dicha plaza de planta elíptica achatada con porticos alrededor tiene de largo 580 metros y de ancho 300. Sus principales avenidas como centro de confluencia son por el Este la carretera Rª de Francia. Por el SE. una oblicua avenida del paseo de S. Juan y del Pueblo Nuevo. Por el Sud distintas avenidas: una desde el puerto o Barceloneta por la plaza de Palacio, otra desde la Plaza de Stª Ana y otra muy principal desde Atarazanas por la Rambla con otras dos intermedias y colaterales que parten la una del frente la puerta de la Catedral y la otra de la calle de la Canuda pasando contigua a la colegiata de Stª Ana. Por el S. Oeste una avenida en posición oblicua dirige a la Plaza mercado del Padró y calle del S. Antonio. Por el oeste la carretera general de Madrid desde la cruz cubierta. Por el N.O. una oblicua que coincide en [...] Sarria. Por el N una prolongación de la Rambla, otra colateral prolongación de la de la Barceloneta y en el centro una grandiosa que es el paseo de Gracia. Finalmente por el N.E. una avenida oblicua y colateral que dirige a los pueblos de S. Martin, S. Andres y Horta.

El monumento en nuestro concepto mas propio para decorar esta gran plaza centro de Barcelona es un espacioso estanque con abundancia de agua y una cascada de gran mole sobre la cual se coloca el busto de S.M. la Reyna a caballo, simbolizando que Dñª Isabel 2ª al conceder el ensanche de la capital de nuestra montañosa provª derrama en ella la riqueza y abundancia. Al centro de las curvas que determinan la longitud de la plaza, punto de origen del mayor número de avenidas equidistantes del citado monumento, vertice de los ejes de dichas avenidas, descuellan en el centro grandes estanques columnas y emisferios que representan el poderio de España en ambos mundos. Por último decoran los doce frentes que presenta la plaza con los principales edificios públicos de que hablaremos oportunamente en la base respectiva.

Aun cuando tal vez no parezca de este lugar no podemos prescindir de indicar que ademas de la gran plaza de que estamos hablando, hemos trazado otra a su semejanza contigua a la población de Gracia para que sirva de desahogo a aquella comarca y otra intermedia llamada Cataluña decorada con un monumento dedicado al Principe de Asturias. Igualmente nos parecen muy oportunas las que decoradas con fuentes que simbolizan el Llobregat y el Besos colocamos en cada uno de los extremos de la calle paseo de circunvalación en sus empalmes con la carretera de Madrid y con la de Francia que son los puntos de partida de los ferro-carriles del E. y O.

- 9º- Una via de circulación de 60 metros por el antiguo glasis, partiendo de los extremos de la zona militar de Montjuich y Ciudadela presta un espacioso paseo arbolado alrededor de la Ciudad que en beneficio de la higiene separa la actual de la moderna y ofrece los convenientes puntos de empalme para los caminos que conducen a los pueblos vecinos.
- 10º- Al satisfacer la condición de la base 6ª del programa hemos tenido necesidad de hablar de los edificios sujetos a la localidad, y de la razón que nos induce para la eleccion de los puntos que designan en el plano, señalando con letra (D) el centro de cada Barrio el sitio de dependencias de la administración local por lo tanto nos limitaremos a indicar que la letra (J) marca la situación de las Parnas; la (K) la de las escuelas; la (L) la de los juzgados de paz y de 1ª instancia y la (M) la de los Hospitales de Distrito.

Los edificios no sujetos a la localidad y que deben estar dentro de la población que indica la base del programa de que nos ocupamos, los colocariamos de esta suerte. En la plaza de Cataluña como punto el más centrico de la actual y nueva Barcelona, las oficinas para el gobierno Civil la universidad con su jardin botanico instituto de 2ª enseñanza, escuela industrial de nautica y la de comercio porque su inmediación al mar facilitaria la explotación é inteligencia practica y tal vez elegiríamos otro edificio contiguo a un gran jardin de aclimatación para escuela de agricultura. La plaza de Isabel 2ª como centro de confluencia de las carreteras generales y vias ferreas viene llamada a ser la estación general a la que tengan acceso todos los ferrocarriles y a recibir una de correos que corresponda a la importancia de su objeto.

Aunque extralimitandonos al programa no podemos pasar en silencio que en la misma plaza de Isabel 2ª debieran edificarse las consistoriales ya porque las actuales quedaran muy escentricas ya también por sus pocas comodidades y pesima distribución, y en este caso conservariamos este historico edificio que por su mérito artístico deberia convertirse en museo de antigüedades despojandolo de algunas obras modernas, que cual la fachada principal y otras del interior le convierten en un ridículo arlequin.

Respecto a los edificios que han de colocarse fuera de la población colocamos un gran matadero a las inmediaciones del puerto junto al canal de desagüe de la acequia de Moncada Rec-Condal vease la letra (E), pero no pareciendonos suficiente para el abasto de una población que cada día adquiriera una importancia mayor señalaremos otros secundarios con la propia letra en la parte escentrica del ensanche junto a los pueblos de Sans, las Corts, Sarria, S. Gervasio, Gracia, S. Martin y Pueblo Nuevo.

El sitio mas adecuado para el cementerio es la vertiente O. de la montaña de Monjuich, punto que por su elevación por su espacio y calidad de terreno de facil evaporación no deja nada que desear ya respecto a la higiene porque sus emanaciones no pueden afectar a la Ciudad ni pueblos comarcanos por la notable diferencia de nivel y gran distancia de poblado, ya con la relación al ornato porque se presta maravillosamente a ser convertido, a imitación del que ha transformado en Paris el la Chese, en un sitio de descanso para los muertos y de recreo para los vivientes y de ostentación para las familias que querian erigir grandes monumentos. Esto no obstante respetariamos el cementerio actual porque no podemos prescindir de la opinión pública que veria con desagrado la traslación de preciosos restos que encierra, porque de otra suerte se consideraria como un ataque contra la propiedad, y se privaria a Barcelona de la veneranda costumbre de visitar el día de difuntos esta mansión lugubre pagando un tributo de respeto a sus mayores. Aprovechamos esta ocasión de hacer justicia a la junta de administración de nuestro actual cementerio a cuyo celo y enterada policia se debe el que no despidia miasmas perniciosas a la salud pública.

Esto no obstante hallamos a faltar algunas mejoras de que es susceptible como lo seria la adquisición de terreno que designamos en el plano para darle mayor ensanche y convertirle en jardin de aclimatación de plantas o invernáculo que al paso que le daria mayor desahogo y contribución a su embellecimiento, evitaria las edificaciones contiguas que no consideramos convenientes. Prescindimos de hablar de otras mejoras interiores como las salas mortuorias acomodadas a su objeto. De todos modos el desarrollo y la extensión que adquiriera Barcelona reclama mas de un cementerio, y por esto ademas del actual que conservamos con el nombre de E. indicamos el del O. a la montaña de Monjuich al que se llega por camino delicioso, siendo nuestro objeto erijir un panteon dedicado a la inmortalidad, así como salas mortuorias en su piso bajo para depositar los cadaveres antes de llegar el cementerio que descuella al N. de la Cruz cubierta el que embellezeriamos con un jardin de aclimatación de plantas que seria un verdadero invernaculo. No es probable que el ramo de guerra considerando el sitio designado como punto estrategico pusiera obstáculos a la realización del plan que consideramos el mas indicado, el mas

brillante y mas higienico pero si, contra nuestras esperanzas, sucediese lo contrario, eligiriamos el pie de la propia montaña de Monjuich junto a la casa Tunez cuya avenida no deja de ser y sera corta cuando se haya terminado la carretera que por su interes propio construye la sociedad agrícola.

Indicamos por último otros dos cementerios subalternos situados al N de los pueblos que abraza el ensanche y aun cuando tropezamos con la dificultad de hallar sitios acomodados que libren de oposiciones capaces de el proyecto, con todo nos parece que cumple tal objeto el pie de la montaña detras de Sarria y el pueblo llamado Guinardó junto a la carretera de Horta.

- 11^a- Para la dirección de las aguas asunto que consideramos de la mayor importancia a falta de datos en el plano topografico y concretandonos a las instrucciones del programa hemos reconocido el terreno y practicando las nivelaciones que nos han permitido la perentoria del tiempo, y estamos persuadidos de que en la traza del canal de desagüe consultamos cual conviene, el interes y seguridad de la actual y nueva Barcelona. En efecto por la simple intuición del plano se viene en conocimiento del curso y corrientes de las aguas procedentes de los derruivos y ramblas de los terrenos de la parte superior desde el punto de origen hasta llegar a la riera contigua al convento que fue de S. José a la espalda de Gracia desde cuyo punto las dividimos en dos ramales que cada uno de ellos recoge las que se encuentra al paso hasta desembocar en casa Tunez el uno y el otro en el Besos o riera de Horta.

Para su conducción [...] a corta diferencia el descenso natural del terreno con el doble objeto de evitar gastos superlativos en hacer grandes escavaciones de mayor interes y que no pueden obtenerse sin evitar el barranco.

En el concepto de no haberse previsto en el programa creemos que corresponde hablar de ello con este lugar. Nosotros estableceriamos una via de circunvalación a tracción de caballos que comodamente acorta las distancias prestando un señalado servicio al tráfico y a la comunicación prestando un señalado servicio al tráfico y a la comunicación no solo con la nueva Barcelona sino tambien con los pueblos del contorno. Para llenar este objeto y los demas que hemos indicado establecemos el paso de circunvalación convertido en alameda con sus hileras de arboles capaz de recibir en el centro un cauce de 8 metros de ancho y uno de profundidad con ochenta centímetros para salvar todo perjuicio con destino a la via a tracción de caballos para carruajes y finalmente paseos laterales de igual anchura a nivel.

Del trazado se desprende facilmente que no hemos perdido de vista la conservación de los intereses creados pero aun así no puede prescindirse de un tunel o bien de la demolición de algunos edificios en la línea divisoria de Sans y Hostafranchs que cruza la carretera N. hubiera deseado presentar en limpio el detalle o sección que pusiese mas claro nuestro pensamiento acerca la utilidad de esta via destinada a un doble servicio pero no podemos disponer de un tiempo que nos apremia para concluir toscamente nuestro trabajo, premura de la que ha de resentirse precisamente no solo el plano sino también esta memoria.

- 12º- Las obras subterráneas han sido objeto de profundo examen y detenido estudio y a este objeto particularmente hemos hecho estensos trabajos en detalle dando la sección relativa a vias de todas clases que aclaran lo suficiente esta parte interesante del programa, pero a falta de tiempo para mas esplayarnos graficamente entraremos en esplicaciones que arrojen suficiente luz para aclarar nuestro pensamiento.

Respecto a letrinas creemos inutil y perjudicialisimo el actual sistema pero es preciso convenir en que su principal defecto consiste en la facilidad con que los propietarios infringen las Ordenanzas Municipales a la cloaca pública la cual despidе los fetidos olores que tanto contribuyen a la insalubridad de Barcelona, y que al final de su curso infexta al punto en el que desagua. Cortense de raiz semejantes abusos pongase remedio a los que existen evitar el que la cloaca pública reciba ninguna clase de inmundicias y empleense los recursos de la ciencia tan conocida hoy dia para desinfeccionar las letrinas ya sea en los depositos, comunes que se establezcan en el centro o en el punto mas a proposito de cada calle cediendo el producto a una empresa que bajo la vigilancia de los encargados del ramo de limpieza, diese las garantias necesarias para tener siempre desinfectados estos depositos y estrajesen la inmundicia en las últimas horas de la noche. Obtamos por la desinfección porque la conducción fuera de la Ciudad de cualquier suerte que se verifique lejos de cortar aumentaria los males que justamente se deploran.

Para la conducción y distribución de las aguas, lo primero que nos ha ocurrido es la conducción de las aguas procedentes del Llobregat, de Sarria, de S. Miguel del Fay de Stª Perpetua y el rio Ter a fin de surtir en abundancia no solo la nueva sino la actual ciudad y fertilizar la campiña, pero cada uno de estos proyectos necesita estudios especiales que no son de este lugar y teniendo presentido que hay quien se ocupa de estas empresas, nos basta consignar la posibilidad de su realización. En el entretanto aprovechando lo existente y distribuyendolo con prudente economia tenemos lo bastante para ocurrir a las necesidades de la población. Al efecto elevamos todos los manantiales de que disfruta todo lo posible que no es

poco y a imitación de Tolosa en el vecino Imperio, de Londres, Liverpool y otras poblaciones extranjeras establecemos una area general desde donde, a ejemplo de lo que se esta practicando en la capital de la Monarquia, la conducimos por galerias subterraneas capaces de ser recorridas por la autoridad Municipal y sus dependientes, por medio de cañerias dobles a fin de evitar toda clase de contingencias, a los puntos mas centricos de cada Barrio formando depositos o areas desde las cuales puede dirigirse por conductos separados o parciales a los distritos o Barrios de bajo nivel, a las fuentes y establecimientos públicos y a las casas particulares que hayan de disfrutar de ellos, siempre por galerias subterraneas y con toda claridad posible, de manera que el agua salga del area subdividida por esta o aquella línea que ha de abastecer las calles de una misma dirección y con ciertas cañerias parciales la reciben los propietarios, dificultando de esta suerte la [...]

ANNEX 3

PLÀNOL DE BARCELONA: 1861
(IMH caixa 4 GR)

PLANO
DE
BARCELONA

Levantado bajo los auspicios del Escmo. Ayuntamiento Constitucional

Sor.

El arquitecto D. Miguel Garriga y Roca

año de 1861

PLANO GEOMETRICO DE LA CIUDAD DE BARCELONA; Barceloneta y Puerto con el proyecto de su reforma

DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN

- 1º Plano general á la escala de 1 por 1.000
- 2º Planos parciales de cada uno de los cuatro Distritos en que se halla dividida la Ciudad, á la escala de 1. por 500
- 3º Plano de la Barceloneta, á la escala de 1. por 500
- 4º Plano general subterráneo con las curvas de nivel, á la escala de 1. por 1.000
- 5º Planos subterráneos parciales referentes á cada una de las cuatro zonas, á la escala de 1. por 500
- 6º Plano general de operaciones á la escala de 1. por 5.000
- 7º Planos de operaciones parciales referentes á cada una de las cuatro zonas á la escala de 1. por 2.000 y detalles á la de 1. por 1.000
- 8º Memoria descriptiva

NOTA

Para la fácil comprobación de todos y cada uno de los antedichos trabajos pongo á disposición de la comisión censora que el Escmo. Ayuntamto tenga á bien designar:

- 1º Un tomo cuaderno de operaciones geométricas y trigonométricas referentes al plano geral.
- 2º Cuatro tomos de operaciones geométricas y trigonométricas referentes á cada uno de los cuatro planos de Distrito.
- 3º Un tomo de perfiles longitudinales y transversales referentes á las cuatro zonas de la ciudad y á la Barceloneta.
- 4º Cuatro albums ó carteras con los detalles de todas las manzanas, calles, y edificios públicos de la Ciudad.
- 5º Y finalmente cuantos datos y noticias puedan convenirle.

[1 MARÇ 1861]

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PLANO DE BARCELONA, RESEÑA DE LA TRAMITACIÓN Y NOTICIAS TOPOGRÁFICAS, ESTADÍSTICAS É HISTÓRICAS.

ÍNDICE DE LOS ESTREMOS QUE ABRAZA

- 1º Oficio dirigido al Escmo. Ayuntamiento acompañando los trabajos.
- 2º Introducción.
- 3º Objeto del plano.
- 4º Tramitación.
- 5º Parte histórica.
- 6º Importancia y movimiento comercial é industrial de esta Capital.
- 7º Noticias, locales, estadísticas é higienicas.
- 8º Posición geométrica y topografica de la Ciudad.
- 9º Descripción geonóstica y configuración del terreno.
- 10º Sistema que se ha seguido en el levantamiento del plano general, en los del Distrito y en el subterráneo y configuración del terreno con sus correspondientes detalles y perfiles de nivelación.
- 11º Tiempo invertido en la formación de los planos.
- 12º Estado demostrativo de la población dividida en Distritos, Barrios y manzanas con especificación de las plazas, paseos, jardines y calles, numeración de los edificios públicos pertenecientes á la administración Civil, Militar, Eclesiastica, Beneficiencia y Seguridad pública, con espresión de las superficies parcial y total que se ocupan.
- 13º Consideraciones generales.
- 14º Reforma proyectada.
- 15º Conclusión.

Barcelona, 1º de Marzo de 1.861

El Arquitecto

Miguel Garriga y Roca

[OFICI DIRIGIT A L'AJUNTAMENT
1 MARÇ 1861]

ESCMO. SEÑOR

He terminado en el mas corto plazo posible los trabajos relativos al levantamiento del plano de esta Capital que á consecuencia de la Real orden de 25 de julio de 1.846 tuvo V.E. la dignación de encargarme, habiendo realizado este trabajo sin olvidar ninguna de las prescripciones acordadas por la Escma. Diputacion y por el Escmo. Señor Gobernador de la Provincia, introduciendo al contrario infinitas mejoras que me complazco en creer mereceran la aprobación y aprecio de V.E., no siendo la de menos importancia la adicción de los afueros mas inmediatos á la Ciudad, comprendiendo especialmente la Ciudadela, Atarazanas y el terreno que ocupaba la fortificacion, glasis y camino de ronda. Tengo pues el honor de acompañar con arreglo á la contrata celebrada con V.E. el plano general, el de cada uno de los cuatro Distritos y el plano de operaciones de las acotaciones y lineas ausiliares y el que abraza las obras subterranas de cloacas, cañerías de agua y gas con la configuración del terreno, tan completos minuciosos y detallados como requiere la importancia y objeto de este trabajo. Ademas de lo estipulado en la contrata acompaño el plano de la Barceloneta y del puerto, no solo por separado en escala de 1. por 500 sino tambien unido al plano general, cuyo trabajo estraordinario me fue encomendado con preferencia con ocasión de encargarse V.E. de la policia de dicho Barrio confiada antes á la Capitania General.

Para el levantamiento de los planos no he tenido mas norte que el deseo de presentar un trabajo lo mas completo posible sin reparar en el coste, y por lo mismo observará V.E. que el plano general es de mayor tamaño que el convenido en las condiciones de la contrata porque en la practica me convencí que en la escala prescrita era imposible percibir todos los detalles así en lo referente á los edificios públicos, como en lo que atañe al trazado de las calles cuya angostura y tortuosidad ecsige esta mejora, á diferencia de otras poblaciones que no se encuentran en este caso escepcional. No obstante antes de introducir una variación tan radical como lo es la escala de un milimetro por metro (0^m,001) en vez de la de ocho millonesimos de Nobles Artes de San Fernando, la que opinó favorablemente fundada en que la escala propuesta es mas perceptible y conveniente. Viene tambien reclamada dicha mejora por la circunstancia de que la escala de un milimetro por metro es la que ha servido para la realización de los

trabajos que de orden del Gobierno se han verificado en los afueras de esta Capital, y la que fijó el ramo de guerra en oficio de 4 setiembre de 1.857. Esta escala tiene por otra parte la ventaja de poderse reducir mas facilmente á la de 1 por 2.000 (0^m.0005), 1 por 5.000 (0^m.0002), lo que me propongo realizar mas adelante, y cuando llegue este caso tendré la satisfacción de pasar á manos de V.E: algunos ejemplares.

Otra de las mejoras que he introducido en el plano que nos ocupa es el deslinde de todos los predios urbanos extensivo á los patios, jardines, huertos y cuanto abrazan en su interior, trabajo sobremanera costoso y entretenido pero de incalculables beneficios que permitiendo conocer ecsactamente la localidad es un dato inapreciable para la realización de las mejoras y reformas que quieran introducirse, con el respeto debido á los intereses creados, y facilita sobremanera su ejecución.

No menos importante y costosa es la mejora, de la que tampoco se habló en la contrata, de haber trazado en los planos de Distrito las plantas de todos los edificios públicos cuya distribución y destino apenas es perceptible en el plano general, en el que á pesar de su mayor escala resultan en miniatura y con dificultad puedan apreciarse, cuando al contrario en los parciales se conoce á primera vista y al propio tiempo se evita que como sucederia principalmente en el Distrito 3º en que los conventos ocupan mas de la mitad de su perimetro, aparezcan grandes espacios en blanco.

Para que la respetable academia de esta Provincia ó aquella otra corporación científica á cuya ilustrada censura tenga V.E. á bien someter mis humildes trabajos pueda comprobarlos facilmente pongo á disposición de la misma seis distintos tomos y cinco voluminosos albums que comprenden: el 1º de dichos tomos la triangulación general del poligono de circunvalación de la Ciudad, por el glasis y camino de ronda, y de los puntos mas notables, de interior y exterior, incluso la Barceloneta y puerto, la costa y falda Este de Monjuich, la cruz cubierta, el paseo de Grácia, la Ciudadela y su circunvalación y los paseos de D. Carlos y del Cementerio con los calculos y dibujos respectivos á la escala de las cuatro zonas en que he considerado dividida la Ciudad, con el plano parcial de triangulación concreto á las mismas, y con la red de poligonos que los constituyen, en los que viene marcada con la debida claridad la nomenclatura de las manzanas y calles, y el Orden de los Barrios y Distritos á que pertenecen, con los calculos de sus referencias. El último tomo contiene la memoria descriptiva y razonada de dichos trabajos que abraza los siguientes estremos:

- 1º- Las Reales ordenes y acuerdos de V.E. sobre el levantamiento del plano de la Ciudad, la tramitación que ha seguido este asunto, y cuanto hace referencia á la parte administrativa y legislativa.

- 2º- El sistema seguido en la parte facultativa y obstaculos que han debido vencerse en las operaciones del plano general, de los parciales ó de Distrito, en el de la Barceloneta, y puerto y el otro plano que comprende las obras subterranas y configuración del terreno con las curvas de nivel y demas detalles.
- 3º- El estado demostrativo del número de Distritos, Barrios, Manzanas, plazas, paseos, calles edificios públicos y particulares en general, y en especial los pertenecientes al Estado, á la Administración Civil, á la Militar á la eclesiastica, á beneficencia, y á seguridad pública, con espresión de la superficie que ocupan las vias públicas, las manzanas y los edificios publicos, cada uno de por si, en cada Distrito y en la Ciudad toda, de manera que puede hallarse muy facilmente por medio de la cuadrícula señalada en el plano general cualquier sitio ó localidad.
- 4º- Un resumen trazado á grandes rasgos de la Historia antigua y moderna de esta Ciudad, el censo de la población en epocas distintas, el area y perimetro que han ocupado sus diversas fortificaciones, y cuanto ofrezca y haya ofrecido de notable en costumbres y poderio, las condiciones higienicas de su clima, su situación geográfica, su industria, comercio
- 5º- y finalmente: El proyecto de rectificación y mejoras que tengo el honor de someter á la superior aprobación de V.E. y en el trazado de las grandes arterias propuestas por el Ingeniero Don Idelfonso Cerdá y aprobadas del Real orden con una suscita reseña de los perjuicios que ha venido sufriendo esta Ciudad por habersela querido considerar en todo tiempo como plaza fuerte, atendiendo en el trazado de sus diversas murallas solo á la defensa, sacrificando su desarrollo y esponiendola á los azares del ataque y defensa, y por el erroneo sistema que viene siguiendose desde epocas remotas en las rectificaciones y mejoras para cuya ejecución no se han tenido en cuenta las reglas del ornato, ni la comodidad é higiene de sus moradores.

Los cuatro albums que contienen todos los datos apetecibles para la comprobación de los planos comprenden los detalles de todas las manzanas de la Ciudad á la escala de 1 por 250, el deslinde de todos los predios urbanos, la distribución de las plantas de los edificios públicos, á la escala de 1 por 100 los más notables por último el arca de todos los edificios públicos y particulares con los patios, jardines ó huertos debidamente acotado, con color de carmin, por lo referente á los trabajos hechos sobre el terreno y con el azul los referentes á la figura y el resultado del calculo trigonometrico. El quinto album contiene en cinco distintos grupos los perfiles de nivelación que han servido para el trazado de las curvas de nivel, á la escala de 1 por 500 las horizontales y 1 por 200 las verticales.

Con una sencilla ojeada sobre los trabajos que dejo enumerados podrá V.E: convencerse de que no he perdonado medio alguno para que fueran dignos de la corporación que me honró con su confianza y de la clase á que me glorio de pertenecer y que para llevarlos á cabo me he impuesto, todo genero de sacrificios, y á sido menester muchisima abnegación y fuerza de voluntad para vencer los obstaculos, con que á cada paso he tropezado, haciendome perder un tiempo precioso, é irrogandome crecidos gastos. Si empero mis esfuerzos y sacrificios alcanzan la aprobación de V.E. despues de haber merecido la de la Academia y del Gobierno; y mis trabajos contribuyen á la mejora de esta Capital, quedará satisfecha su ambición artistica.

Barcelona 1º de marzo de 1.861

El arquitecto

Miguel Garriga y Roca

Escmo. Ayuntamiento Constitucional de esta Ciudad

[1 MARÇ 1861]

INTRODUCCION

Desde que por Real orden de 25 de Julio de 1.846 me dispuso que los Ayuntamientos de crecido vecindario hiciesen levantar el plano geométrico de las poblaciones, sus arrabales y paseos marcando en él las alteraciones, que hayan de hacerse en el trazado de calles y plazas, el Municipio de Barcelona se viene ocupando de este importante asunto escogitando los medios para que el plano de esta Ciudad, sea digno de la capital del Principado y pueda obtenerse con el menor gravámen posible.

Honrado con la confianza de la Corporación Municipal, acepté con gusto tan importante encargo, no por el mezquino interés, pues no se me ocultó desde el principio que la cantidad con que se me retribuía, alcanzaría á duras penas á cubrir los gastos, sino por la noble ambición de la gloria que podia obtener si logrando á fuerza de desvelos interpretar fielmente los deseos del Cabildo y venciendo todas las dificultades, mereciesen mis trabajos la aprobación de la Ecselentísima Academia de Bellas Artes de esta Provincia, ó de aquella otra Corporación científica, á quien V.E. se dignará encargar su censura y sirviesen de alguna utilidad á los vecinos de esta Capital, y que por este medio puedan ser realizadas facilmente esperanzas obteniendo las mejoras que con tanta justicia viene reclamando.

Basta echar una rápida ojeada sobre los documentos que tengo presentados, para convencerse de que no he perdonado medio, sacrificio ni fatiga alguna, para que el plano geométrico de esta Ciudad tuviese la ecsactitud apetecible, y si no he logrado la perfección de que por mi parte, he hecho cuanto ha estado en mi mano para lograr este objeto; hasta en los mas minuciosos detalles, por medio de repetidas operaciones y centuplicadas comprobaciones.

A pesar de lo entretenido y costoso que debía serme, he introducido en el plano cuantas mejoras he creido convenientes, en especial, la que he considerado indispensable para tener un pleno conocimiento de la localidad, cuando venga el caso de discutir las grandes reformas de que es susceptible esta populosa Capital, en escala mayor con sus detalles y accesorios que la componen, trabajo para cuya ejecución, ha sido necesario consumir meses y meses empleándose un numeroso y escogido personal, cuya inapreciable mejora compensa ventajosamente el pequeño retraso, que ha sufrido la presentación de los trabajos.

En punto al proyecto de las rectificaciones, que dejo trazadas, me he sujetado á lo que se sirvió prevenirme la Ecselentísima Diputación Provincial al aprobar en 26 Enero de 1.856, las condiciones faultativas y económicas, y prescindiendo de toda afección personal, no he escuchado recomendación alguna y no he tenido mas Norte que el deseo del acierto, los buenos principios de la ciencia y el respeto debido á la propiedad é intereses creados mientras he podido conciliarlo con el interes Comunal y con el ornato, belleza é higiene pública.

El precioso trabajo que en el año 1.855 publicó el Ingeniero Don Idelfonso Cerdá, con motivo del levantamiento del plano de las afueras, trabajo de sumo interés al que sirve este de complemento, hace que en la adjunta memoria descriptiva, haya podido ahorrarme el continuar todos los datos referentes á la localidad, limitándome á modificar las estadísticas y el censo de la población, que han variado desde aquella época.

A esa Ecselentísima Corporación atañe el apreciar las indicaciones hechas para las rectificaciones de las calles y demas mejoras, ó bien, modificarlas é introducir otras mas radicales, con arreglo á lo prescrito en la citada Real orden de 25 de Julio de 1.846, antes de qué se eleve el plano á la Superioridad para obtener la Real aprobación y el título de plano oficial de Barcelona.

[1 MARÇ 1861]

OBJETO DEL PLANO

El retrato geométrico de la Ciudad de Barcelona es una necesidad absoluta y urgente, reconocida no solo por el Gobierno de S.M. sinó tambien por todos los hijos del país, por los propietarios de fincas urbanas, y muy particularmente por las administraciones municipales que se han sucedido.

Cuando Barcelona se hallaba aprisionada por un cerco de piedra, privada de su desarrollo y de su vida física moral y social, y sus moradores condenados á vivir sin comodidades y hasta sin aire para respirar, debian tolerarse ciertas obras que hijas más bien de la necesidad que de la ciencia presentaban un triste cuadro de la civilización de nuestra Capital. La tolerancia traducida en derecho ha dado por resultado calles estrechas y tortuosas, habitaciones insalubres, hacinamiento de individuos de distintas familias en una misma habitacion y por último el cuadro desgarrador del censo de mortalidad cuya cifra escede en mucho á otras poblaciones más populosas en países que el clima y el sol distan mucho de ser tan benéficos como el nuestro para la higiene pública.

Las diversas administraciones municipales á quienes ha estado encomendada la policia urbana de esta Capital se han fatigado en vano para hallar remedio á los males que nos afligen por que á falta de una descripción ecsacta de la posición topográfica, geográfica y geológica de la población y su comarca, de los vientos reinantes, del clima é influencias atmosféricas; á falta de un plano descriptivo de la situación y disposición geométrica de la población con sus calles, plazas y sitios públicos en general y en particular de los Distritos y Barrios en que se divide, y del número de calles, manzanas y edificios públicos que la constituyen, ha debido limitarse á buscarlo en disposiciones parciales y siempre costosas, inconexas é hijas alguna vez del fanatismo ejercido por personas á quienes se ha confiado el estudio de las pocas mejoras parciales que hasta ahora se han practicado.

Ya antes de ahora cuando faltaba terreno para edificar y cuando la ilustración del siglo no había elevado la edificación al grado de perfección que hemos alcanzado, se echaba de menos el plano general con el proyecto de mejoramiento y reformas que fijará definitivamente la suerte de cada uno de los edificios y emancipará á los propietarios de la tutela de una rectificación caprichosa; pero

este vacío ha sido preciso llenarlo después que habiéndose acumulado en un corto perímetro, doscientas mil almas que ocupan tan solo una tercera parte del espacio que les corresponde según las reglas de higiene, nuestra Capital ha dejado de ser plaza fuerte, y ha caído el cerco de piedra que la oprimía, gracias á la munificencia de la Reina Nuestra Señora, por la que se ha conquistado la gratitud de un gran pueblo añadiendo una hermosa página á las muy brillantes que adornan la historia de su feliz Reinado.

Mas necesario todavía se ha hecho el plano general de esta Ciudad después que aprobado por Real orden el de ensanche, es indispensable armonizar las avenidas de la Ciudad actual con las de la nueva Barcelona, y es preciso aunque sea á costa de algún sacrificio la abertura de grandes arterias y la prolongación y corrección de muchísimas de las calles y plazas interiores dándoles un ancho correspondiente en beneficio de la higiene y de la utilidad pública, con el posible respeto á la propiedad y á los derechos adquiridos.

Con el plano general incluso la Barceloneta y el puerto, los parciales de los cuatro Distritos y el subterráneo, que el Excmo. Ayuntamiento tuvo la dignación de encargarme, y con las demás noticias que encierra esta memoria, la administración municipal tiene á la vista cuantos datos apetecerse puedan para sus calles, vías y sitios públicos, para la erección de establecimientos así de beneficencia como de administración y recreo consultando la salubridad, comodidad y belleza, satisfaciendo las necesidades presentes y las que paulatinamente se ofrezcan. Puede con pleno conocimiento proceder á dichas reformas calculando de antemano el presupuesto y conocer lo que todas y cada una de ellas afectan á la propiedad particular, ó por el contrario el beneficio de dicha propiedad reportará de las mismas. Ya no serán tolerables en adelante el rompimiento y construcción de nuevas calles que no vengan reclamadas por el interés público y en recíproco enlace y relación con las inmediatas, ni los vicios inveterados en las nuevas construcciones con infracción de las ordenanzas municipales, por que no podrán cohonestarse con la falta de local; ya por último, y esto es lo mas importante, queda fijada la suerte de la propiedad en un plano general que después que obtenga la sanción del Gobierno no podrá ser alterado por nada ni por nadie desapareciendo la intriga y el favoritismo que tanto ha perjudicado á nuestra hermosa Capital, de lo que es un patente ejemplo la reducción de algunas vías como la de Jaime 1º, la de la histórica plaza del Rey, que fué patio de los antiguos Condes de Barcelona, la del Palao y otros mil que no enumeramos en obsequio de la brevedad. Ya no veremos en adelante elevarse pequeños edificios convertidos en casuchas con cinco y seis pisos de altura mirando á la calle y uno ó dos mas en el terrado, ni el hacinamiento de habitaciones que mas bien que viviendas debemos llamarlas sepultura de vivos.

He puesto un particular cuidado en asegurarme de la exactitud de las operaciones geodésicas y topográficas, estadísticas é higiénicas á fin de que poniendo en

relieve lo que es y lo que debe ser Barcelona pueda llenar por completo el objeto del plano reducido al mejoramiento de lo ecsistente, á la posible perfectibilidad en las obras que se proyecten, y con la rectificación fijar la suerte de la propiedad urbana sin que le asalten nuevos temores de inseguridad que le afectan y contribuyen en gran parte á que dejen de realizarse importantes reedificaciones que estan en proyecto.

Barcelona 1º Marzo de 1.861

Miguel Garriga y Roca

[1 MARÇ 1861]

TRAMITES LEGISLATIVOS, ADMINISTRATIVOS Y FACULTATIVOS DEL ESPEDIENTE, Y NOTICIAS TOPOGRAFICAS, ESTADISTICAS É HISTORICAS DE LA CIUDAD DE BARCELONA

RESEÑA DE LA TRAMITACION

En 25 de Julio de 1.846 se circuló la Real orden (A) mandando que los Ayuntamientos de los pueblos de crecido vecindario procediesen al levantamiento del plano geometrico de la población sus arrabales y paseos trazado según su estado actual, marcando empero con líneas convencionales las alteraciones que considerasen convenientes. Al efecto, en dicha real orden se prescribe la tramitación para obtener las mejoras apetecibles que aconseja la ilustración y adelanto del siglo, y á fin de evitar en adelante los conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y modificación de los antiguos.

Para la realización de tan importante trabajo, este Ayuntamiento tropezó con los obstaculos que son comunes á toda Ciudad populosa, y tenia necesidad de vencer los que son peculiares de la localidad por razon de sus calles angostas y tortuosas, y por el cinto de fortificación que en aquella época la rodeaba, circunstancias que hacian más difícil y costosa la operación, por lo que, aun cuando el Municipio había fijado su atención en este preferente servicio, no hallaba términos hábiles de resolución y el Gobierno de Provincia se lo recordó en 12 de Enero de 1.847 precisamente en ocasión en que el Cabildo deseando remover los obstáculos que hasta entonces lo habian impedido, encomendaba á los cinco Arquitectos de Distrito presididos por el titular D. Jose Mas y Vila que le ilustrasen sobre el particular, invitandoles á encargarse de dicha operación.

Los nombrados profesores despues de un maduro y profundo ecsamen de la localidad y demás circunstancias, convinieron en encargarse de la formación del plano geómetrico, y al efecto contestaron por conducto de su presidente D. Jose Mas y Vila en oficio de 28 de Setiembre de 1.849 (B) que el plano de que se trata podia llevarse á cabo bajo dos distintas formas; ya fuere señalando unicamente las vías ó calles con indicación de las divisiones de las casas, ó bien añadiendo á este trabajo las superficies y la planta general de los edificios públicos. En el

primer caso conceptuaron que los gastos ascenderian á veinte mil duros y á treinta mil en el segundo, con mas el jornal de los peones, el valor de los instrumentos necesarios, el del papel de marca mayor ú otro de mejor calidad para poner el plano en limpio, y finalmente el ausilio de Porteros y Municipales y el de los faroles que se necesitasen en las noches y madrugadas en que debieran operar los Arquitectos. En cuanto al tiempo necesario lo fijaron á cuatro años, atendiendo las muchas dificultades que presenta la formación de un plano en el que deben señalarse cerca de diez mil superficies de casas, á los estorvos originados por el transito que no permiten hacer las operaciones de día, y han de ocuparse los operarios en horas intempestivas de la noche.

Y no debe causarnos estrañeza que los Arquitectos del Municipio se tomasen cuatro años de tiempo para la realización del plano, por que ecsisten efectivamente no tan solo los obstaculo que á la sazón previeron, sino tambien otros mucho mayores que por desgracia he hallado en la práctica cuando me ha sido preciso entrar en los puntos fortificados, en los innumerables edificios públicos, y muy particularmente en los conventos de religiosas, ni mucho menos debemos maravillarnos del presupuesto que en el primer caso despues de pagados los peones instrumentos y demas de que se ha hablado, habría ascendida á 30.260 duros, y en el segundo á 12,950 si atendemos á que en el levantamiento del plano de Madrid cuyo coste no tiene comparación con el de esta Ciudad, por que se trata de una población circuida por una simple pared de cerca, con calles espaciosas y rectas se emplearon mas de cinco años, i se invirtieron 35.000 duros.

El Ayuntamiento empero no consideró aceptable la proposición ya porque los fondos disponibles no permitian tan crecido gasto, ya tambien por que en ella se hecha de menos los planos parciales de Distrito á grande escala y el subteraneo, tan importantes y necesarios como el general cuya realización debiera importar nuevos edificios, ya finalmente por el largo periodo de tiempo que necesitaban aquellos Arquitectos para dar cima al trabajo que se proponian. Por estas y otras razones el Ecsmo. Ayuntamiento encargó al Arquitecto titular D. Jose Mas y Vila, que en planos parciales procediese paulatinamente á la rectificación de las calles, pero este fatal sistema seguido por espacio de cinco años, al paso que afectaba notablemente el presupuesto sin reportar ventaja alguna, fue al contrario origen de mil dificultades y de enérgicas reclamaciones de los propietarios, que á la rectificación caprichosa de cada una de las calles, crecian 1º sus intereses y clamaban contra la mejora ya individual ya colectivamente por medio de representaciones y nuevos proyectos que distraian al Municipio de sus preferentes atenciones, y raras veces hallaba una solución satisfactoria por que faltaba la base y la unidad tan necesaria en esta clase de reformas.

Así lo comprendió el Cabildo y por lo mismo el Sor. Corréjidor en 14 Agosto 1.852 pasó al Ecsmo. Sor. Gobernador de la Provincia en oficio razonado, (C) en el que se hace patente el poco resultado obtenido con el sistema hasta entonces

practicado, se enumeran los muchos gastos qué se habían importado sin haber conseguido mas que una infinidad de calles sueltas en planos de pequeña escala inservibles, para el general, por los muchos defectos de que adolecían en opinión del propio Arquitecto Sor. Vila, y concluye proponiendo el levantamiento del plano general por licitación, admitiendo las proporciones que hicieron no solo los Arquitectos de la Capital, sino tambien los demas del Reyno y los extranjeros, con tal que diesen garantías de acierto.

El Ecsmo Sor. Gobernador de Provincia que deseaba ver realizada esta necesaria mejora para dar cumplimiento al precepto de la ley y por lo mucho que importa al vecindario y particularmente á la propiedad urbana, acogió favorablemente el proyecto de licitación, y en su consecuencia el Sor. Corregidor encargó al Arquitecto Municipal que lo es hoy de Provincia D. Francisco Daniel Molina la redacción de las condiciones facultativas y económicas para el levantamiento del plano general de esta Ciudad y los parciales de los cuatro Distritos, limitandose á la fortificación y camino de ronda sin empero tener en cuenta inspección y vigilancia de la Capitanía General, ni el plano subterráneo que es indispensable en una población como la nuestra minada por cloacas y albañales y cruzada por cañerías de agua y de gas. No pasaron desapercibidos al inteligente Arquitecto Sor Molina los inconvenientes de la licitación? tratandose de trabajos científicos para los cuales se requieren garantías de acierto y por lo tanto, con oficio de 25 de Agosto de 1.852 (D) al tiempo de presentar las condiciones facultativas (E) y las económicas, (F) manifiesto al Ecsmo. Ayuntamiento las dificultades que en su concepto se oponían á la licitación de un trabajo tan superior á los ordinarios, cuya magnitud y buen ecsito no permite buscarse economías por los inconvenientes que han de vencerse, incomodidades que deberian sufrirse, y desembolsos de cuantía que se originarian siendo pocos los Arquitectos que se hallaban en el caso de arrastrarlos.

Sin duda el cúmulo de dificultades que á la sazón se previeron para la realización del plano por medio de subasta en las condiciones espresadas retrajo al Municipio de llevar á cabo un pensamiento concebido con el mejor celo, á lo menos asi es de presumir; porque el Sor. Corregidor dirigió una invitación á los Arquitectos D. Jose Oriol Mestres y al citado D. Francisco Daniel Molina, á fin de que se encargasen de este trabajo presentando al efecto el correspondiente proyecto facultativo y económico. Á esta invitación correspondieron los nombrados Arquitectos, y en oficio de 12 de Setiembre de 1.852 (G) se obligaron á levantar el plano general de la Ciudad incluso el camino de ronda y los cuatro planos de los Distritos en que se halla dividida, sin contar empero tampoco con el de la Barceloneta ni con el subterráneo, mediante las condiciones facultativas (H) y económicas (I) redactadas por los mismos, comprometiendose á presentar el plano general de operaciones á los dos años y medio y á los nueve siguientes su copia en limpio y los planos de los cuatro Distritos.

Otros Arquitectos hicieron al propio tiempo proposiciones ventajosas, que con laudable emulación tendia á la mejora del proyecto, y de todas ellas dió el Ayuntamiento el oportuno conocimiento al Gobierno Civil, el que despues de haber oido á la Academia de Bellas Artes de esta Capital y deseando obtener toda la economia que fuese posible en oficio de 9 Setiembre de 1.853 (J) insistió de nuevo en la licitación bajo las bases ó condiciones propuestas por la Academia de Bellas Artes, (L) en las que se estiende este importante trabajo al plano de la Ciudad y su término, y se introducen impreciables pero costosísimas mejoras.

Abundando el Ayuntamiento en las ideas de economia emitidas por el Gobierno Civil, creyó que podria llevarse á cabo el levantamiento del plano bajo las bases establecidas por la Academia encomendando este trabajo á los Arquitectos Municipales bajo la dirección del Concejal D. Antonio Rovira y Trias, gratificandoles despues de su aprobación. Asi se desprende del acuerdo (LL) que con fecha 23 Mayo de 1.854 se puso en conocimiento de los Arquitectos designados que lo eran D. Jose Mas y Vila, D. Francisco Daniel Molina, D. Jose Oriol Mestres, D. Jose Fonserá y D. Juan Soler y Mestres.

Muy pronto empero hubo de desistir el Escmo. Ayuntamiento del plan que se propusiera para obtener una economía irrealizable; porque desde la primera reunión que el Concejal Sor Rovira celebró con los mencionados Arquitectos para la distribución de los trabajos, se hecho de ver la necesidad de que en todos ellos presidiera un solo pensamiento y un plan uniforme, por cuya razón D. Francisco Daniel Molina y D. Jose Oriol Mestres declararon que les era imposible tomar parte en los mismos, y solamente los restantes tres Arquitectos ofrecieron dar comienzo á su cometido, con tal de que se les facilitasen los instrumentos que al efecto creyeron necesarios, y vienen enumerados con la nota que el Presidente de la Comisión D. Antonio Rovira y Trias paso á la Corporación Municipal en oficio de 26 de Mayo del citado año 1.854; (M) pero como para la adquisición de los instrumentos era preciso empezar por hacer desembolsos y para ello se necesitaba la autorización del Gobierno Civil, la Corporación Municipal la pidió y la obtuvo en efecto en 30 de Junio del propio año 54, pero no llego á realizarse su adquisición sin duda por que lo impidiera la calamidad pública que afligió á esta Capital en el indicado año y vicisitudes políticas de la época.

Cuando en 5 Dbre de 1.856 parecia yacer en el olvido la formación del plano de la Capital que se hacia cada día mas necesario despues del derribo de sus murallas á fin de armonizar la Ciudad actual con la que ha de ser nueva Barcelona, el Arquitecto que suscribe entendié prestar un eminente servicio á sus conciudadanos, ofreciendose á realizarlo con notabilísimas mejoras y con condiciones sumamente ventajosas para el público las que merecieron la mas completa aprobación del Municipio despues de un profundo ecsamen y detenido estudio hecho por la Sección de Obreria, la que opina en su dictamen de 18 Diciembre

del propio año 56, (N) que la proposición es ventajosisima por las notables y numerosas mejoras que se proponen, que serán el complemento de una obra perfecta y bien acabada, como igualmente por su economía, y concluye por su aceptación.

Era indispensable en aquella época la aprobación de la Ecsma. Diputación de Provincia, y cumpliendo el Ayuntamiento con este deber pasó á dicha Corporación el ofrecimiento facultativo, así como el dictamen de la Sección aprobado por el Municipio. La Diputación aplaudiendo el celo del Ayuntamiento para llevar á cabo el levantamiento del plano de la presente Ciudad á fin de poner á cubierto en lo sucesivo la propiedad urbana de toda arbitrariedad, despues de oida la Academia de Nobles Artes dió su autorización para costear dichos trabajos con condiciones empero facultativas y económicas (O) que tienden á su perfeccionamiento, al paso que sumamente grabosas tanto por el mayor trabajo que importan como por la manera en que debiera efectuarse la cobranza de los inmensos desembolsos que para ello son necesarios.

No siendo el lucro ni una mezquina especulación sino la gloria y el bien público la que me sirve de guía en todos mis actos y muy particularmente en el asunto de que venimos tratando, luego que me hube enterado de las nuevas condiciones en las que cuasi se duplica el trabajo facultativo sin aumento alguno en la gratificación con oficio de 2 Marzo de 1.856 (P) me sujeté en todo á ellas en la parte facultativa; no empero me fue posible hacer otro tanto respecto á la económica, por que mi modesta posición no me permitia los anticipos y desembolsos necesarios para dejar de cobrar cosa alguna hasta despues de aprobados por la superioridad los planos general y parciales. De ello se hizo cargo la Sección 3ª del Ecsmo. Ayuntamiento y en su razonado dictamen (QQ) que aprobó la Corporación, se acepta definitivamente la proposición que tuve el honor de hacer, arreglandose empero á las condiciones facultativas aprobadas por la Ecsma. Diputación Provincial como igualmente á las económicas en cuanto á la cantidad que se prefija á 12.500 duros, sin perjuicio de la gratificación á que me hiciere acreedor segun la importancia y perfección de los trabajos á juicio de la Academia y que á fin de dar comienzo desde luego á los mismos, se me faciliten para su ejecución 25 peones y cien duros semanales á cuenta del importe total, asi como el local necesario en el segundo piso del Consistorio, con orden á los dependientes de ausiliarme en lo que fuere necesario.

Escudado en este acuerdo di comienzo á las operaciones en el local que se me habia destinado en el segundo piso de las Casas Consistoriales; pero despues de haber hecho desembolsos considerables para la adquisición de instrumentos honorarios de ausiliares y ayudantes y organización de brigadas, despues que hube consumido mis cortas economias en los sobredichos objetos, me fue preciso suspender los trabajos porque la escasez de fondos municipales no habia hasta entonces permitido prestarme el menor asilo, hasta que en Diciembre de

1.858 fue llamado por la Sección de Obrería que tocando la necesidad cada día mas apremiante de la realización del plano por las repetidas escitaciones del Gobierno de Provincia y por los innumerables beneficios que de él ha de reportar la propiedad urbana, quiso remover los obstaculos que hasta entonces se habian opuesto y se celebró definitivamente el convenio (R) por el cual me comprometí á continuar los trabajos dentro tercer dia, aceptando las diversas condiciones facultativas y economicas fijadas por la Diputación de Provincia, renunciando al auxilio de los 25 peones que por nuestro convenio se me habían ofrecido, limitandome á cobrar por durante un año quinientos duros mensuales, para hacer frente á los gastos que se ofrecieron y desembolsos que tenia hechos de antemano, dejando en garantía la restante cantidad hasta quedar cumplimentada la Real orden del año 46. En dicho convenio la Sección me prodiga inmerecidos elogios por el desprendimiento de llevar á cabo los indicados planos por una cantidad infinitamente menor de la que se halla presupuestada en el espediente, sujetándome al mayor trabajo que imponen las prescripciones de la Ecsma. Diputación Provincial, y me recomienda á la consideración del Municipio para la remuneración á que me haga acreedor según su resultado.

En 5 de Marzo de 1.859 me dió el Ayuntamiento la orden definitiva de emprender el trabajo, y desde esta época me he dedicado á él sin interrupción con un personal numeroso, habiendo tenido el gusto de acabar asi el plano general como los parciales de Distrito y el subteraneo con las importantes y costosas mejoras en cada uno de ellos introducidas en el corto espacio de 22 meses, de los que he debido emplear seis en el imprevisto plano de la Barceloneta y Puerto que se me encomendó con preferencia, sin arredrarme ni los cuantiosos desembolsos, ni tampoco las dificultades y obstaculos que me ha sido preciso vencer de que mas estensamente trato en otro lugar, lo que parecia irrealizable y lo seria realmente sin los estudios y trabajos previos que han facilitado su realización = = lastimados = vale.

Barcelona, primero de Marzo, del año mil ochocientos sesenta y uno

El arquitecto

M.G. y R.

[1 MARÇ 1861]

HISTORIA ANTIGUA Y MODERNA DE BARCELONA

PRINCIPALMENTE EN LO QUE CONCIERNE Á SU ENGRANDECIMIENTO Y DESARROLLO,
CON UNA SUSCINTA RELACIÓN DEL ESCUDO DE ARMAS BLASON DE LA CIUDAD CONDAL

Barcelona que recostada en fértil, ameno y dilatado llano, está rodeada por un lado de una verde cordillera de montañas en forma de anfiteatro y por el otro bañada por las aguas del Mediterráneo, se halla situada á 41°-22'53" de latitud Norte, y á los 5°-49'20" de longitud Este del Observatorio astronómico de Madrid; al Norte de las Islas Baleares, y al Este Noroeste de Monjuich, en la costa occidental del mar citado, habiendo sido siempre alabada por nacionales y extraños como á centro de la cortesía, albergue de los extranjeros, y patria de valientes, de firmeza en amistades, en sitio y en belleza única, espejo de honradez é hidalguía, centro de actividad comercial y mercantil, modelo de ciudades, ejemplo de leyes y buenas costumbres, el orgullo de sus Condes y Reyes, envidiada desde la antigüedad de las otras naciones, la ciudad libre entre las libres, la más sujeta á las leyes que ella se diera, la que mereció tantos fueros y tantos privilegios que en hora aciaga perdió en medio de una guerra de sucesión, ha sido siempre célebre desde la más remota antigüedad.

¿Quién fue su fundador? Se ignora, pues la oscuridad de aquellos remotísimos tiempos, las tradiciones varias mezcladas con diversas fábulas, privan la averiguación de la verdad. Lo único que puede con firmeza decirse, es que el territorio donde está ahora Barcelona, fué ocupado por la raza Celta que, procedente del Asia, se estableció en la Península que llamaron Hesperica, á la que aportaron después los Fenicios apellidándola Spania, y que tal territorio ó comarca es la que se ha conocido por largo tiempo con el nombre de Laietania, así como que las playas en que ahora se ostenta la Ciudad Condal aportó el Cartaginés Amílcar Barca ó Barcino, de la que aquella tomó el nombre, según unos por haberla aumentado y fortificado, como lo probaban algunas piedras esculpidas con una cabeza de buey, símbolo de los Cartagineses, que se encontraban empotrados en varias partes de las primitivas murallas, y según otros por haberla él fundado en memoria de haber aportado en sus playas la novena de las Barcas en que llevaba sus genetes, la que creía perdida; y que de Barcanova se formó Barkuona ó Barcelona. Lo cierto es que Barcelona es conocida después de

la llegada del Cartaginés Amilcar; y que durante el mando que tuvo en ella aquella república, hasta que espulsada por las legiones Romanas estas consolidaron su conquista, escaso fué su desarrollo.

Bajo el imperio de la poderosa águila Romana, Barcelona fué creciendo en privilegios y honores, progresando en las artes é industria y mereciendo los dictados de Favencia, Julia, Augusta i Pia; y tal seria su grandeza y opulencia que Festo y Avenio la llamó *amena mansion de gente rica*.

Arruinado el imperio Romano, invadida la España por las Naciones del Norte, Barcelona, fué en tiempo del Emperador Honorio el origen de la Monarquía Hispano-Goda, siendo la Corte de su primer Rey Ataulfo, que la aumentó y embelleció, hasta que dirimidas las contiendas entre los Romanos y Vándalos del Sud de España, Walia trasladó su Corte á Tolosa, de donde fué vuelta á Barcelona durante la menor edad de Amalarico que vino derrotado despues de varias guerras, á morir en esta Ciudad á manos de sus soldados, cuando ya habia sido quitada de ella la Capital.

Sucesivas fueron sus vicisitudes, hasta que abatida en el Guadalete la Monarquía Goda; Barcelona fué avasallada por Muza, recibiendo de los Islamitas el nombre de Barchaluna; en cuyo poder estuvo hasta que los catalanes, ausiliados por Ludovico Pio de Francia la libertaron de los sectarios de Mahoma; y á la sombra del Francés Monarca se organizó el célebre Condado de Barcelona, al que Ludovico Pio, habiendo aceptado el señorío con que se le brindó, dejó subordinados los demas feudos y condados del territorio de su vasta Provincia y nombró á Bera Gobernador ó duque del ducado de la Septimania, cuya capital era Barcelona á quien sucedieron en el mando cinco Duques mas; pero dividido el Ducado en el Marquesado de Gotia y la marca hispánica, fué por Carlos el Calvo nombrado Conde Comisario regio de esta, Salomon, á quien sucedió el primer Conde Comisario regio de esta, Salomon, á quien sucedió el primer Conde feudatario de Barcelona, que fué Wilfredo el Velloso, el mismo que obtuvo por armas las sangrientas barras con que blasona Cataluña.

Tres mas fueron los Condes feudatarios que le sucedieron; pero el último que fué Borrell 1º á mediados de su gobierno obtuvo ya la completa Soberania, librando del feudo á Barcelona; mas derrotado en el año 986 por los musulmanes perdió su capital, que no pudo recobrar hasta el año 988 desde cuya epoca no salió ya del poder de los creyentes de la cruz.

Demasiado sabida es la genealogia de nuestros Condes, y por consiguiente inútil y estemporaneo seria hacer mención mas que de los principales sucesos que tienen relación con la prosperidad catalana. Por ello se mencionará á Berenguer Ramon 1º que, á su nombradía como vencedor de los Arabes, añadió nuevo renombre con la promulgación del célebre Código titulado Osages de Barcelo-

na, que lo fueron en 1.068 segun unos y en 1.070 según otros; primer Código civil que se propagó en Occidente; el que á mas de satisfacer todos los deseos y necesidades de aquella época, fue uno, y quizá el principal, de los orígenes del futuro y rápido engrandecimiento de Barcelona, de su riqueza, de su industria, de su marina y de su nombradía. Tanto como esto precede una buena legislación. Tambien se citará á Raimundo Berenguer 4º apellidado el Santo, que con su enlace con Petronila de Aragón, unió á este con Cataluña, formando una sola potencia bajo un mismo Soberano, si bien continuando cada una de las partes con su mas completa y perfecta autonomia.

Valientes todos los Condes, dilataron sus estados batiendo con variados sucesos las huestes agarenas, á las que palmo á palmo arrancaban su conquista estendiendo sus leyes, fueros, comercio y poder.

Desde la fundación de Barcelona, y durante la dominación Romana, Goda, Araba, y de los Condes, el área que comprendia la Ciudad tenia 149.840 varas cuadradas superficiales dentro del perímetro que describian las ahora Bajada de la Canonja, escalera de la Catedral, calle del Obispo, Bajadas de Santa Eulalia, Call, Fernando 7º, S. Miguel, Ecce-homo, Palao y Leones, calle de Regomir y Bajadas de Viladecols, Cazador, Jayme 1º y de la Carcel; mas su aumento fué visible en el último periodo, manifestando ya su auge y cual seria en lo sucesivo unida á Aragón y siendo permanencia ordinaria de la Corte.

Reunidas en Alfonso 2º el Casto las Coronas Condal y de Aragón, continuaron las guerras y conquistas; y acrecentándose la marina mercante y de guerra y la industria, se aumentaron tambien el Comercio y la población; cuyo crecimiento fué mayor en tiempo de Jayme 1º el Conquistador que fué de Mallorca, de Valencia y de Murcia, para cuyas expediciones en la parte marítima sacó todas sus fuerzas y embarcaciones de Barcelona; la que ya en 1.243 tuvo que desmarcarse la playa y su ribera, entre otros límites con el arsenal, circunscribiendo el sitio destinado para astillero común, formando en 1.258 las ordenanzas marítimas para el buen orden de la navegación mercantil, viéndose obligado D. Jayme á conceder á la Ciudad de Barcelona la prerrogativa de nombrarse Cónsules para la protección de sus navegantes y mercaderes en las vastas escalas ultramarinas en que negociaba esta. Tambien este mismo Rey que se negó á pagar á la Santa Sede el censo con que había gravado su Reyno, y que prefirió á ello el no ser coronado por el Pontífice, concedió á la Ciudad de Barcelona un gobierno popular con cuatro magistrados municipales denominados Paciari ó Paeres con facultad de nombrarse cierto número de Consejeros, de que tomaron origen los célebres Concellers, que abolidos despues los Paeres, fueron los gefes con amplias facultades del gobierno municipal de Barcelona.

No dió menos impulso á Barcelona Pedro 3º el Grande, hijo de Jayme 1º con la conquista de Sicilia despues de las célebres Visperas contra los Franceses; y que

escomulgado por tal razón por el Papa, se sostuvo contra el Frances auxiliar de este, Felipe el Atrevido, á quien obligó á retirarse á Perpiñan así como su descendiente D. Pedro 4º el del Puñalet sostuvo, auxiliado por Cataluña la guerra contra D. Pedro el Cruel de Castilla, cuya armada hicieron retirar de las aguas de Barcelona, despues de reñido combate, las fuerzas marítimas catalanas y su Ciudad; cuyo puerto habia atacado como á parte mas principal de la Corona Aragonesa.

Nuevas pruebas de valor, de desprendimiento, de amor á sus fueros y leyes, continuó dando Cataluña hasta el enlace del último Rey de Aragón Fernando el Católico con la Católica Isabel 1ª de Castilla; y tal fué el aumento de la marina mercante barcelonesa, tal vuelo tomó su industria, tal la del comercio que hacia en naciones extranjeras, especialmente en la parte de levante, y tanto la favoreció la comun residencia de sus Soberanos y la cultura de sus leyes; que fue tan grande la afluencia de gente en la Ciudad Condal, que no cogiendo ya en el recinto de las murallas, empezó á estenderse por la Rambla y la Puerta Nueva, fundándose junto á esta el barrio llamado de Ribera, la mayor parte de cuyo lugar ocupa hoy dia la Ciudadela y paseo de San Juan; así como se entendiera hacia la playa que recibió el nombre de Vilanova, y aumentó otros barrios de casas edificadas desde la Puerta del mar á la plaza de Barcas, hoy de Medinaceli que denominaron Vilanova de las Roquetas; todo lo que á últimos de Siglo XIII, fué ceñido de muros, cuya construcción finalizó á mediados del Siglo XV incluyendo este segundo recinto una superficie 1.912.740 varas cuadradas que finalizaba en la Rambla por la parte de Monjuich y en el barrio de Rivera por la parte de Levante, ó sea en las murallas que despues fueron demolidas para la erección de la Ciudadela; contando ya desde el año 1.464 con unas 4.000 personas. Tanto duró la construcción de los muros del segundo recinto y tanto continuó siendo la afluencia de habitantes, que antes de estar concluidos aquellos, el nuevo radio de la Ciudad era incapaz de contenerlos por cuyo motivo empezaron á levantarse desde luego y con todo ardor las nuevas murallas por la parte de Poniente, que debian cerrar el último recinto que murado se ha conocido. Estas nuevas murallas duraron hasta que variado el arte de la guerra por la adopción de la pólvora; quedando inútiles para la defensa, pero que fueron la base, sirviendo los mismos lienzo y cortinas, á las que nuevamente se fueron construyendo, cuyo foso se empezó en 1.636: nuevas y últimas murallas que, si bien en su forma exterior fueron recibiendo variaciones como lo ecsigia el nuevo sistema de fortificación, con la demolición de sus torres y almenas, con la construcción de los rebellines, baluartes y fuertes y con los nuevos reparos que se hicieron necesarios de resultas del sitio sufrido en tiempo de D. Felipe 5º, y con la demolición de la parte que fué necesaria para la formación de la Ciudadela, eran las mismas cuyas ruinas ecsisten hoy dia, conteniendo un recinto que media una superficie de 3.006.598 varas cuadradas inclusa la Ciudadela; cuyo recinto incluía ya en 1.657, 64.000 personas.

Unidas Cataluña y Argón á la Corona de Castilla, continuaron con sus fueros, y barcelona siguió su acrecentamiento, á pesar de los disturbios y conmociones, producidas especialmente en el reynado de Felipe 4º en que se separó de la Monarquía Española entregándose á la Francia, hasta que volvió á reunirse á ella por la capitulación que hizo con D. Juan de Austria, hermano natural de Felipe 4º despues de la caída del primer Ministro, conde Duque de Olivares; y en los que promovía la guerra de sucesión entre Felipe 5º y Carlos de Anjou, que fueron la causa de que Barcelona, con cuasi toda Cataluña tomara las armas á favor del que ella creía ser su legítimo Soberano. Pero Felipe 5º ausiliado por las tropas Castellanas y Francesas reunidas, puso cerco á la plaza en la que entró por fin por la brecha que abrieron sus cañones.

Sometida la Ciudad, y quemados sus fueros, perdió la cuasi totalidad del Barrio de la Ribera, que sirvió para formar la Ciudadela, sus glasis y paseo de San Juan; para cuyo objeto se derribaron las casas situadas en la mayor parte de las calles que aquel Barrio componian, á la par que desaparecieron por completo, cuatro de las cinco plazas que allí ecsistian, quedando solo un resto de la quinta que era el borne, resultando de las investigaciones hechas, que en el solo número de calles y plazas cuyo nombre ha podido saberse, se contenian 5.702 almas de comunión (sin contar los párvulos) con 1.202 casas y bajando el vecindario de tal suerte que en 1.715 los habitantes quedaron reducidos á 37.000.

A pesar de esto, semejante derribo hizo que se tuvieran que construir muchas habitaciones en los Barrios de Poniente de la Rambla, que no estaba aun toda poblada, pues si bien se determinó que para indemnización por el derribo de las casas para la Ciudadela, se cediese terreno del que hoy ocupa la Barceloneta empero no tuvo efecto hasta el año mil setecientos cincuenta y tres, en que se procedía á la formación de este nuevo barrio, adjudicándose entonces hasta 321 solares á alguna gente de mar, así como á los dueños de varias casas de mayor estima, se les indemnizó con los terrenos libres de las huertas del Monasterio de San Pablo, á otros con la admisión del valor de sus propiedades destruidas, en pago de lanzas y medidas asiotas [*sic*], á alguno con la gracia de un regidorado perpetuo en Barcelona, y á los conventos con la cesión de algún edificio de la corona ó promesa de renta anual para construir otro.

Habiéndole á Barcelona devuelto el mismo Felipe 5º una parte de sus fueros, tenia en 1.759 mas de 13.917 familias con nueve parroquias, diez u nueve conventos de frailes, quince de monjas, seis colegios seculares y seis hospitales, su Catedral con once dignidades, treinta y cuatro canónigos, doce pabordias, doscientos beneficios simples, ochenta personales y capellanes, dando de renta á su pastor 12.000 ducados y teniendo junto á dicha Catedral la Capsialimosna [*sic*? Pia almoína] casa donde se daba de comer cada dia á trescientos pobres.

A pesar de semejantes vicisitudes, y de que quedó por el pronto todo paralizado, sin embargo con vida propia la Ciudad y con fuentes continuas de riquezas que en tantos siglos habia acumulado, pronto se restauró de las pérdidas sufridas; y ha ido continuando con tal acrecimiento, que bastará solo por ejemplo para demostrar el aumento de valor que los solares ó terrenos han ido tomando, el que una casa situada en uno de los parages no mejores de la Ciudad y de los que menos precio han ido adquiriendo, que vendida en 1.771 por 11.500 V ó sean 122.666 r 63 cent., lo fué en el año 1.800 por 39.000 V ó sean 416.000 r y en el día el solar solo valdria 900.000 r. sin contar el gran edificio que en el terreno está construido, que á lo menos valdria mas de la mitad pues esta ya asegurado por 20.000 pesos; y que Barcelona en 1.786 contenia ya 111.410 personas, de suerte que en los 71 años desde el 1.715 al 1.786 habia aumentado el vecindario en 74,410 habitantes, cosa que parece fabulosa.

Esta prueba basta para demostrar el auge ó incremento que ha tomado la Ciudad en menos de un siglo, y la escasez de terreno que se experimenta dentro de ella, sin contar que, habiendo desaparecido los grandes palacios y edificios de particulares, asi como una infinidad de huertos y jardines que aun ecsistian, en cuyo lugar se ha edificado innumerable multitud de casas modernas, apenas queda local donde edificar; habiendo la gente tenido que habitar las inmediatas poblaciones, especialmente la de Gracia distante procsimamente en kilómetro, que cuenta con el número de almas, así como en Barcelona y Barceloneta se cuentan el de almas.

Finalmente los adelantos del siglo, los capitales con que cuenta Barcelona, lo emprendedor y especulativo del caracter catalan, las grandes vias férreas y otras de comunicación que unas las unen ya, y otras la miran presto con el resto de la Península y con el extranjero, el poseer un puerto concurridísimo y que tomará mayor incremento con las obras y prolongación que se efectuan para su mayor capacidad, fondeaje y seguridad, el ser en especial centro de la industria algodonera española, á la par que de otras industrias al frente de todos cuyos adelantos se pone, su vasto comercio en todas las regiones del globo conocido, el ser y reputarsela por la segunda capital de España, contando con todos los elementos que constituyen la vida propia, con toda clase de fuentes de riqueza, con la nueva perspectiva de incremento que, al obtenido hasta ahora, la ofrece el porvenir de España, todo esto unido y cada parte de por si hace que á Barcelona afluja la gente de todas clases, secsos y condiciones, de suerte que rebosando de plétora, no puedan ya caber en si, y necesite ensanche y desahogo para atender á las necesidades de la vida moderna, al del numeroso concenso en sus calles, á la facilidad del tránsito, al del acarreo y al de los carruages, que tales calles con las estrechas proporciones que antes eran suficientes, no lo son en el día, á las condiciones higiénicas que ha desaparecido con los jardines, huertos y grandes edificios que han servido para la construcción de las infinitas nuevas casas que ha sido preciso edificar; con condiciones higiénicas que en tanto acrecen en cuanto

mayor es la acumulacion de habitantes, y que hacen necesaria una reforma sin la cual la mortalidad es mayor y segura. Todo esto es lo que obliga á que Barcelona se reforme, á que se le de mayores proporciones, á que se le presten condiciones de salubridad, al propio tiempo que á que, al efectuarse, se la hermosee en lo posible, dotándola de los edificios públicos, monumentos, paseos, plazas y calles que ecsigen las necesidades del siglo, el desarrollo siempre creciente de la Ciudad, y el que en lontananza no puede desconocerse que será presto muchísimo mayor que el que ha ido adquiriendo hasta el dia. Esto es lo que se cree satisfacer con el adjunto plano de la nueva Ciudad y reforma de la antigua, en el que todo esto se ha tenido presente.

Barcelona 1º Octubre de 1.861

El Arquitecto

Miguel Garriga y Roca

Blasona Barcelona sus armas con cuatro cuarteles partidos en cruz, siendo el primero y cuarto una cruz de gules en campo de plata, y segundo y tercero las sangrientas barras de Cataluña, cimado de un yelmo de oro claveteado de lo mismo, con corona condal compuesta de un círculo de igual materia con pedrería y diez y ocho puntas rematadas en otras tantas perlas de la que sale un murciélago segun modernamente se usa, pero que otros quieren sea un grifo.

Segun varios historiadores, y entre ellos Pujades, el origen de semejante escudo es el siguiente. Herido Vifredo el Velloso en una batalla, en que como á feudatario combatia con Carlos el Calvo contra los Normandos, reconocido el Emperador pasó á visitarle, y viendo junto al lecho del Conde su escudo de campo de oro liso sin cuarteles, mojado el Emperador sus cuatro dedos en la sangre que manaba de la herida de Vifredo, la pasó sobre el escudo de arriba á abajo, imprimiendo cuatro barras encarnadas, que le dijo serian sus armas en lo sucesivo. Es verdad que este hecho no lo confirma mas que la tradición, pero sabido es y consta que Cataluña antes de unirse á la Corona de Aragon usaba ya de las barras gules en campo de oro.

La cruz la tomó segun se dice, el Conde Borrell cuando al atacar á los musulmanes para recobrar Barcelona invocó por grito de guerra á San Jorge con las palabras: San Jordi firam, firam! ó sea San Jorge hiramos, hiramos!.

Usa Barcelona el yelmo coronado, sobre sus armas para significar su nobleza y ser Capital y Corte de su Provincia y dominios Aragoneses, así como el murciélago lo tiene como á señal de la elevación y engrandecimiento, por que esta pequeña ave a pesar de carecer de pluma sabe remontarse, y los pechos con que alimenta á sus hijos, es geroglífico de las artes, industrias y ciencias que Barcelona ha sabido alimentar, nutrir y prosperar la Ciudad que de pequeños fundamentos, ha llegado á la altura en que se vió y en que progresa.

Barcelona 1º Octubre de 1.861

El Arquitecto

Miguel Garriga y Roca.

[1 MARÇ 1861]

IMPORTANCIA Y MOVIMIENTO DE BARCELONA

Preciso es que ofrezca condiciones naturales y de indole permanente favorables al desarrollo de poblacion y riqueza, este espacio que se extiende á los pies de Monjuich y del Tibidabo. Lamido blandamente por las aguas del Mediterráneo, bajo un cielo casi despejado con el alhago de una temperatura primaveral en casi todos los meses del año, ya que desde remotos siglos aqui existe una Ciudad siempre famosa, siempre activa, siempre en pie y aspirando á grandes hechos, á pesar de haber tenido que soportar calamidades crueles y vicisitudes reiteradas en si mismo y en sus relaciones con los demas pueblos y paises, y hasta con los poderes públicos que le han regido, no siempre con mano blanda.

Renombre ya tenia bajo la denominación de los Romanos y debia de ser ya entonces no escasa su importancia, habiendo merecido el honor de que en ella ensayase sentar su corte la hueste invasora de los Godos. Ni durante la denominación de estos ni bajo el yugo Sarraceno, menguó la mucha estima en que todos la tenian; como que obtuvo de los francos el ser declarada capital de la marca hispánica y llegó despues pronto á fundar un condado independiente y una casa soberana que por sus insignes hechos pasó á serlo del Reyno de Aragon avasallador de comarcas apartadas.

Cuna de Reyes y á la vez de Sabios y de navegantes intrepidos, Barcelona dominó en los mares y acumuló grandes riquezas con el llamado comercio de levante sin que guerras frecuentes, armamentos repetidos y, pestes desoladoras consiguiesen hacerla retroceder en su dia de progreso.

Y cuando la destrucción del comercio que le era predilecto por las conquistas de los Turcos, cuando la fusión del Reyno de Aragon en el de Castilla que le hizo perder la prerrogativa de residir la Corte en su recinto, parecia haber de habatirla hasta el punto de dejarla ecsánime, todavia conserva bríos y poder bastantes para hacer sentir su peso en la balanza política de la nueva y basta Monarquía peninsular á que se encontraba adherida.

Y por mas que de su nueva situación deriven choques y conflictos que la pusieron en guerra abierta con sus Monarcas, y con las demas provincias,

aunque esperimente sitios y derrotas que motivan que se destruyan miles de casas de las que la componian, y en nada obstante la ley dura de vencedor irritado que impusiera Felipe V, tampoco entonces sucumbe; las prendas estimables que atesora, la reconcilian pronto con la actual dinastia y buscando en la industria manufacturera y luego en el comercio de Ultramar cuya libertad se le otorga nuevos elementos de vida vuelve á presentarse en estado de pujanza cuando otra vez la invasión francesa viene á someterla á una prueba inesperada y amaga envolverla en la común ruina de las fuerzas productoras de los pueblos Españoles agotados en combatir los egércitos del primer capitan del siglo.

En la lenta regeneración que al través de guerras civiles, y de pestes tambien, desaciertos políticos, se va obrando en toda España por el impulso propio de la época y por instituciones y reformas que la caracterizan, sobresale la Ciudad de Barcelona y toma reiteradamente la iniciativa, ya creando bastas fábricas, ya importando la primera nuevos inventos, ya dando así mismo el ejemplo en la construcción de vias férreas y otras obras públicas de incalculable trascendencia y porvenir, ya dedicándose con afan al comercio y á la navegación obedeciendo á sus tradicionales instintos.

Y, si durante algún tiempo esta animación suya sorprendente solo encontró repulsión envidiosa en los hombres públicos que estaban en la obligacion de protegerla y estimularla, á pesar de esta contrariedad fue progresando, y al fin cayó la venda que impedia que aquellos viesen que la fuerza de las naciones corresponde ecsactamente al grado de desarrollo de las fuentes de producción, y que estas necesitan grandes centros que funcionen como funciona en el cuerpo humano el corazón, con vida espontánea allí donde por si mismos nacen y crecen, porque allí residen los elementos que le son propicios.

Las restricciones y los riesgos que le imponia el ser plaza fuerte han desaparecido, bien que subsistan todavía en su recinto algunas fortalezas que sin duda, sino en todo en parte fuera útil hacer desaparecer para el mas espedito desprendimiento de la basta poblacion en que debe Barcelona convertirse. Su puerto que se iba cegando por el desdeñoso abandono que se le tenia, va á recibir grandisimas mejoras sin que se destruya cual antes se proyectó destruir los intereses creados en el bello é industrioso arrabal de la Barceloneta. Las vias ferreas que de Barcelona parten, se van prolongando y la uniran muy en breve con la capital de la Monarquía, con las provincias del Medio dia, con el Océano y con el vecino imperio y demas naciones europeas.

Todo va á favorecer las creces de esta Ciudad que ha crecido maravillosamente en población y en importancia y riqueza, mientras se le ponian obstáculos por do quier ¿Quien es capaz de calcular lo que dentro de breves años será Barcelona bajo su nueva situación? ¿Quien pondra en duda el porvenir de engrandecimiento sumo ha que ha de llegar?.

No será ciertamente una Ciudad de chimeneas de vapor. Hace tiempo que estas ya emigran á sus alrededores y á mayor distancia. Busca la industria otros grandes espacios, porque su crecimiento mismo aparte de otras consideraciones á ello la impele. Pero á la vez vendrá á ser Barcelona el gran centro de sus depósitos de primeras materias y de artefactos, el gran punto de sus compras y de su consumo, y al mismo tiempo emporio mercantil mas y mejor que en aquellos tiempos antiguos en que disputaba el cetro del Mar á las primeras ciudades marítimas.

Juzguese de lo que ha de ser Barcelona por lo que es hoy.

Barcelona 1º Marzo de 1.861

El arquitecto municipal

Miguel Garriga y Roca

[1 OCTUBRE 1861]

TOPOGRAFIA DE LA CIUDAD DE BARCELONA Y SUS AFUERAS.
 Descripcion geológica del lecho que ocupa el casco de la misma, año 1.860

Sobre la ribera oriental del Mediterraneo y en una fértil y hermosa llanura circunscrita al Norte por la sierra de Collserola, de la que sobresalen los picos de San Pedro Martir, del Tividabo y del Puig del Baró, limitada al Nord Este por el Besós, al Este, Sur y Sudoeste por el Mar y al Oeste por una meseta que la separa de la frondosa vega de Llobregat, y por la Montaña de Monjuich, dominada por su histórica fortaleza, se levanta la importante é industriosa y mercantil Ciudad de Barcelona, capital del antiguo Principado de Cataluña, que en la edad media paseó la bandera de sus triunfantes barras por todos los mares entonces conocidos.

Esta populosa capital ocupa en la actualidad una superficie de 2.048 metros 174 milímetros cuadrados sobre un plano ligeramente inclinado de N.N.E. al S.S.O. desde la base de la sierra ya indicada que la limita por la parte del Norte. Forma escepcion de este plano una loma de poca altura que se observa á través de la Ciudad en dirección al mar y que la divide á poca diferencia en dos partes iguales, formando un Elipsoide de 417,952 metros (500 varas) en su diametro menor ó sea de E.N.O. á O.S.O. y de 700 varas, 585,153 metros (=700 varas) de diametro mayor ó sea el 1º desde la actual calle dels *Archs* á la plazuela del *Regomir*, y el último desde la calle de los Baños nuevos á la plaza del Angel.

El punto mas elevado de esta colina en que estaba situada la Acropolis Romana sitio que hoy dia ocupa la casa nº 10 de la calle del Paradis, se encuentra distante pocos metros hacia el N. la magnífica Abside de la Basílica Catedral, engalanada por su rica y severa arquitectura. En el límite de dicha colina por la parte del S.S.E. se halla la plaza del Correo viejo, de cuyas inmediaciones parten paralelamente las bajadas de los Leones, Regomir y Viladecols, que son las que presentan mayor diferencia de nivel con el plano bajo de la periferia; las bajadas de la parte del O ó sean de la Condesa, antes del Palao, de Cervantes, de San Miguel, de Fernando 7º, del Call y de Santa Eulalia; y las de Cazadores, Leche ó Jayme 1º, Carcel antigua y Canonja por la parte del E. ofrecen un descenso mas suave, así como la de la calle del Obispo y plaza nueva por la parte del N.

El plan terreno de la Ciudad antigua ha sufrido notables variaciones, debidas al laudable celo de los diferentes Gobiernos que ha tenido la Ciudad, terraplenando la parte accidentada de las vias públicas en todo lo que ha sido posible, echando mano de los restos de los antiguos muros, así como de los escombros de los edificios que por su caducidad ó por resultado de guerra y revoluciones se iban destruyendo, conforme es de ver en el terreno firme que ha tenido que romperse al abrirse la calle de Jayme 1º de una parte, y de otra la inmensa masa de escombros que se han encontrado en las inmediaciones del Call y de la calle de Fernando hasta la profundidad de veinte y cuatro pies, lo cual comprueba que la antigua Iglesia de San Miguel no era subterránea cuando se edificó, sino que ha conservado intacto el antiguo nivel de su suelo, mientras se han terraplenado y subido de nivel las vias públicas y edificios inmediatos, otro tanto sucede con los vestigios subterráneos de la citada Acrópolis Romana.

Si del casco de la Ciudad pasamos á ecsaminar los accidentes mas notables que ofrece la superficie del terreno que rodea en el trecho que mas ó menos tarde es probable que sea ocupado por la nueva Barcelona, libre ya de las trabas que han venido hasta ahora oprimiéndola, facilitándole así su crecimiento lozano hasta darse la mano con los pueblos que desde la línea señalada por el ramo de guerra le tienden sus brazos para formar del todo una Ciudad grande, rica y populosa; observaremos que el plano inclinado que hemos indicado mas arriba desde la base de la Sierra del Norte hasta el mar se halla cubierto de una grande masa de terreno aluvial constituido por margas arcillosas que alimentan muchos años hace las inmensas ladrillerias á que da pábulo levantamiento de tantos edificios nuevos en el casco de la Ciudad y en su llano. Cuando se hacen escavaciones profundas ó se abren minas en este llano, para la busca y conducción de aguas, se descubren unas margas azules con alternancia de calizas groseras ó arenosas, que son las que constituyen en gran parte la montaña de Monjuich. Cuando se abren cimientos profundos en la Ciudad de los Condes, ó se abren pozos debajo de sus casas se hallan tambien terrenos análogos á los que se encuentran á la parte superior de dicha montaña, como son calizas groseras, alternando con margas arenosas, conocidas en el pais bajó el nombre vulgar de *terra de escudellas* y esto se nota mucho mas en las inmediaciones de la loma central ya descrita. Si observamos el escarpado que forma la repetida montaña de Monjuich por la parte del mar, encontraremos una alternancia muy repetida de areniscas en grandes bancos con margas arenosas, y en algunos puntos con capas delgadas y aun lechos de arcilla, como la conocida con el nombre de tierra de *Batanero* y otras semejantes. Las conchas petrificadas que se encuentran en esta montaña demuestran que su formación pertenece á la época Miocena, ó sea de los terrenos terciarios medios. La diferencia de nivel que se observa en la parte superior del llano, en su parte inferior, en la loma central del casco en la dilatada montaña de Monjuich, y en el mogote que algo rellenado ha dado asiento al Fuerte Pio, es debida á los diferentes levantamientos que han atormentado esta costa por la agitación de la materia incandescente que forma el núcleo de nuestro Planeta, y

á sus esfuerzos continuos para romper las trabas que la oprimen y la sugetan á las grandes presiones que sufre en las cavidades de debajo la parte soldada de la masa del globo.

Los mismos esfuerzos de la materia incandescente han agitado en épocas mas antiguas la sierra del Norte y sus estribos, aunque en épocas muy distintas, y por lo mismo en direcciones diferentes. En la base de la Sierra principal partiendo del *Coll de Finestrellas* por debajo del Tividabo hasta la parte de *Horta* se encuentra el terreno granítico muy demoronadizo, bien que atravesado en diferentes puntos por bancos de la misma roca de una gran dureza, conocida en el pais por el nombre de ojo de serpiente. En la parte superior de dicha Sierra dominan las pizarras que eran anteriores á la formación granítica referida, pues que en el contacto con ella se la ve empastar y envolver grandes pedazos de la pizarra que ahora la cubre.

En el estribo que separa el valle de *Horta* del llano de esta Ciudad, desde el Puig del Baró hasta el *Tividabo*, y que forma los montecillos aislados que hay al Sur del pueblo de *San Gervasio* se encuentran varios terrenos de los llamados secundarios inferiores, como son la caliza magnesiana, y varios miembros del terreno carbonífero que ocupan muy poco espacio, y que solo se mencionan aquí para no dejar un vacio en la descripción que se hace.

Despues de haber dado una idea general del terreno que rodea la Ciudad de Barcelona, digamos alguna cosa del curso de sus aguas, superficiales antes que hubiese edificios levantados en el área actual de la Ciudad. Las aguas que se desprendian de la Sierra y de sus estribos atravesaban por diferentes puntos lo que es ahora la Ciudad de los Condes. El llamado *Torrente de Olla* entraba por el de Junqueras, Arcos del mismo nombre, Riera de San Juan, Plaza del Oli, Caldereros, y por el lado de la Capilla de *Marcús* y calle de Asahonadors en cuya inmediación habia el Torrent merdamer, dirigiéndose hasta los terrenos pantanosos de *Leucats* en la orilla del mar. *La Riera den Malla*, entraba por debajo la Colegiata de Santa Ana, calle de Ventrallans, hacia la den Perot lo Lladre por la Iglesia del Pino, saliendo á la que es hoy Rambla del centro, llamada antes Riera den Carbonell, cuyo nombre cambiaba cerca de Atarazanas por el de Riera de *Agadell*.

Por último la llamada hoy Riera de Sarriá entraba por la antigua Valldoncella estramuros, calles de la Riera alta y baja y riereta hasta entrar en el mar por las inmediaciones del *Baluart del Rey*.

Sentadas las ideas generales científicas relativas á los terrenos inmediatos á esta Ciudad solo hablar de las observaciones que se han hecho al abrir pozos, galerias y otras escavaciones debajo de las actuales casas, lo cual servirá de confirmación á lo dicho mas arriba, y de guia al propio tiempo á los que en adelante hayan de

hacer operaciones análogas dentro del casco de la antigua Ciudad ó en los nuevos barrios del ensanche ya para escavaciones para cañerías de agua y gas, y albañales, ya tal vez para vías públicas subterráneas férreas ú ordinarias á fin de evitar la confusión que produce el tránsito de carruages, carretones ó fardos por los parages mas concurridos, mejora de inapreciable conveniencia introducida ya en varias Ciudades populosas de diferentes paises cuyo sistema no tardará probablemente en adoptar la activa Barcelona siempre ansiosa de seguir los adelantos del siglo en todos los ramos, cuando no es ella la que sirve de ejemplo.

Considerando el perímetro de la Ciudad actual dividido en zonas, trasladaré el resultado de las observaciones hechas en las escavaciones que se han abierto en las mismas, esto á grandes trazos por no poder entrar en minuciosidades que son generalmente efecto de causas locales. En la zona que va desde la Puerta nueva, por la calle de la Barra de Ferro, por el centro de la Plateria, por la calle de Cignás, la de Escudellers, la del Conde del Asalto, hasta las huertas de San Beltran hasta el mar, se encuentra tierra mueble y arenas abundantes, prueba evidente de que el mar ha llegado hasta aquel punto, y lo confirma el que la antigua Iglesia de Santa Maria se llamase del mar, que la Plateria llevase antiguamente el nombre de las arenas, y que el agua se encuentra á poca profundidad y á corta diferencia al nivel del mismo mar.

En la zona comprendida desde la Puerta nueva, pasando por la Barra de ferro hasta la Capilla de Marcús, Plaza del Oli, riera de San Juan, calle alta de San Pedro, hasta la referida Puerta, se halla tierra mueble con cantos rodados, y pozos inagotables teniendo el agua por término medio 7 m, 5 decímetros de profundidad.

En el sitio que ocupa la Colegiata de Santa Ana, las calles de Ventrallans, Petrixol, Pino y Riera del mismo nombre se encuentran señales de una antigua corriente, con pozos inagotables en algunos puntos, y el agua se halla á 9 metros de profundidad.

En la zona intermedia que va desde la calle de la Plaja, Plaza nueva y calle de la Corribia hácia la calle de Condal, se encuentra tierra mueble en la superficie, por debajo una capa de arcilla en algunos puntos roca de caliza grosera, y en otros concreciones gredosas; mas abajo en algunos puntos arena, pero mas comunmente arcillas alternando con margas conocidas la primera por *fetxe de baca* y la otra por *terra de escudellas*. El agua se encuentra por término medio á nueve metros.

En la zona central ocupada por la primitiva Ciudad, que como he dicho es la parte mas elevada de la actual, comprendida entre la Tapineria por el Este, y los Baños nuevos por el Oeste, y entre la plaza nueva por el Norte, y la bajada de Regomir por el Sur, se encuentra tierra mueble caliza, grosera y dura en la calle de los Templarios con el agua á 8 metros; y por la parte de detrás de San Justo

3 metros de tierra mueble, 1,8 decímetros de concreciones rojas, 3 decímetros de caliza, por debajo una masa compacta amarillenta grosera con cantos rodados de cuarzo de varios colores, alternando con una marga arcillosa endurecida, y una caliza margosa compacta con cantos rodados silicios miliares; el agua está á 8 metros.

En las calles de Valldoncella, Riera alta y baja y estremidad de la de San Pablo se notan señales de la corriente que pasaba por aquel punto; y el agua está á 10 metros.

En la zona intermedia entre esta corriente que acabamos de describir y la que hemos citado antes que pasaba por Santa Ana, se halla tierra mueble y arcilla ó marga en las calles de San Antonio, Hospital é intermedias, con el agua á 5 metros. En la calle de Ostallers se encuentra tierra mueble, y debajo una capa de un metro de grueso de concreciones gredosas (tortora) y margas (servell de gat) y el agua á diez metros.

En la zona que va desde la calle del Hospital hácia el mar, se encuentra tierra mueble en poca cantidad y debajo arcillas y margas alternando; y mas al S.O. hacia la calle de Carretas tierra mueble arcilla u cascajo con agua corriente á 5 metros.

Estos últimos datos los he sacado de la memoria que en 1º de Enero de 1.848 leyó en la Academia de ciencias naturales y artes de esta Ciudad D. José Antonio Llovet y Vall Losera acerca la naturaleza de los terrenos que ecsisten debajo la Ciudad de Barcelona, y el todo de este escrito es hijo de los conocimientos geognósticos que tengo adquiridos bajo la dirección de aquel apreciable Catedrático, y de los datos que he podido proporcionarme en el ejercicio de mi noble profesión, en especial durante los doce años que hace tengo el honor de servir al Municipio de esta Ciudad.

Barcelona, 1º Octubre de 1.861

El Arquitecto

Miguel Garriga y Roca.

[SISTEMA SEGUIT PER Á L'AIXECAMENT
DEL PLÀNOL GENERAL
13 JULIOL 1861]

MEMORIA descriptiva del plano topográfico-geometrico de la ciudad de los Condes, Capital del antiguo Principado de Cataluña, con las rectificaciones y mejoras exigidas por la Real Orden de 25 de Julio de 1.846, levantado con arreglo á las bases acordadas por el Exmo Ayuntamiento de 18 de Diciembre de 1.855, con las modificaciones establecidas por la Exma Diputación Provincial en 26 de Enero de 1.856 y por el Exmo Sr. Gobernador Civil de la Provincia en 14 Enero de 1.859.

SISTEMA SEGUIDO EN LA EJECUCIÓN DE LAS OPERACIONES RELATIVAS AL LEVANTAMIENTO DEL PLANO GENERAL, DE LOS PARCIALES Ó DE DISTRITO Y DEL SUBTERRANEO CON SUS CURVAS DE NIVEL Y DEMAS DETALLES.

Varios son los planos de esta Ciudad levantados en epocas mas ó menos remotas, obra de los mas ilustrados ingenieros de Ejercito nacionales y extranjeros, pero, ya porque su unico objeto era el darla á conocer como plaza fuerte de primer orden sin atender á su mejora, ya porque la escala diminuta en que estan trazados no permite apreciar siquiera aproximadamente la longitud, la latitud ó sea la verdadera posición topografica de ningún punto, ya en fin porque las necesidades de la población cada dia creciente por un lado, y por otro el ramo de guerra, han dado lugar á notables transformaciones de suerte, que la mayor parte de estos trabajos científicos sirven solo como un recuerdo historico de las distintas fases porque ha pasado esta Capital, se ha visto Barcelona privada de una guia que dirigiese sus pasos en su progresivo engrandecimiento y sin mas regla que algunos planos particulares que comprenden tan solo alguna calle, manzana ó reducidas zonas, planos mas ó menos exactos, sin relación entre si, varias veces contradictorios, siempre mezquinos y que llevan la mayor parte el sello del interes particular sin atender á la salubridad, á la belleza ni al mejor servicio de la policia urbana.

La opinión pública venia reconociendo tiempo ha la necesidad imperiosa de que se levantase un plano general destinado esclusivamente á la mejora y desenvolvimiento de la población; que tuviese la suficiente dimensión para poder apreciar con facilidad y exactitud cualquier detalle esto es la latitud y longitud de las calles y plazas y la posición topográfica de un punto cualquiera, que señalase las rectificaciones que la belleza é higiene públicas reclaman, en una palabra que sirviendo de tipo fijo para el porvenir evite las dudas, las vacilaciones y la ejecución de las llamadas mejoras que adolecen de un mal entendido respeto á la propiedad y que no reportan los beneficios que de otra suerte redundarian en su favor.

Me cabe la satisfacción de haber realizado este importante trabajo, para cuya ejecución de nada absolutamente me han servido ni podido servirme los planos anteriores de la ciudad, ni de los edificios públicos en general sin que por esto dejar de reconocer el merito que en su tiempo tuvieron. Á pesar de los obstáculos de toda especie que he debido vencer y de las dificultades y contratiempos con que he tenido que luchar, no he perdonado medio ni sacrificio alguno á fin de que el plano cuya ejecución se me confi6 tuviese la posible perfección y la exactitud que me asegura así el procedimiento seguido con las infinitas comprobaciones que he practicado. Partiendo pues de este proposito procure que las operaciones encerrasen un esceso de exactitud y quedasen garantizadas reciprocamente, ya que el plano de que se trata debe servir de tipo y base á las sucesivas reformas, que esta capital reclama y debe ir reclamando paulatinamente que toda clase de repetición y comprobación de las operaciones y de los sacrificios consiguientes, me parecia poco para llamar el objeto que me propuse.

Ante todo eleji una base de donde partiera la red de triangulos que debia comprender la ciudad y afueras. La más conveniente por su situación era la que apoyaba sus extremos en la azotea de la casa Banco y en la torre campanario de Belen, á lo largo del paseo de la rambla, puntos que se prestan á una rigurosa medición práctica de su magnitud, auxiliado de unos pendulos intermedios colgantes de cuerdas tirantes al través del paseo, afianzados en los terrados de los edificios inmediatos, para asegurar la verdadera recta en toda su estención. En efecto esta base cumple con las cuatro condiciones precisas, 1ª esta situada proximamente en el centro de la Ciudad, dividiendola en dos secciones, la del Este y la del Oeste; 2ª su longitud es proporcionada á la de los lados de los triangulos que se formasen al interior y al poligono de circunvalación que me proponia trazar en el exterior; 3ª el terreno que comprendia era llano y despejado y 4ª desde sus extremos podia ver el mayor número posible de puntos notables al interior y exterior. Como comprendi que de la escrupulosidad en la medición de esta base dependia en gran parte la exactitud que prendia en un trabajo, lo medi con el mayor cuidado y repetidas veces. Para ello emplee dos reglas de 10 metros de longitud, provistas cada una, y en una de sus estremidades de una lengüeta graduada, la cual se movia por medio de un tornillo y establecia el contacto con el extremo de la otra, evitando de este modo el movimiento que una de las reglas pudiera tener por el contacto de la otra, movimiento que no siempre seria posible evitar, las reglas que use me parecieron mas ventajosas que el aparato de Mr. P Porro, que para mi objeto no me podia dar mas exactitud, y mucho mas que la cinta graduada, cinta metalica y cadena que nunca hubieran podido darme tantas.

Comprobada la medición de la base por distintas veces yendo de N. á S. una y de S. á N. otras medi con igual escrupulosidad los lados del poligono de circunvalación trazados en el glasis y puntos mas convenientes que rodean la ciudad, enlazando estos puntos con los extremos de la base y los mas convenien-

tes en el interior, completando de este modo la triangulación principal. Todos los angulos de los triangulos los medi con un Teodolito de Thurgton que aprecia 10". Ademas de este instrumento empleé cuando fué necesario en los trabajos de detalle la Brujula de Caja con antejo, la Brujula de Estel y la plancheta con Telemetro, y operando á la vez con dos y tres de ellos obtenia la comprobación indispensable en esta clase de trabajos.

Los puntos principales que enlace, son por el extremo derecho de la base la cruz de la cubierta de la Parroquia de Santa Maria del Mar, la banderola colocada en la torre campanario de la Iglesia de San Pedro, el ferro-carril del Norte, los Molinos y el punto de la base Norte detras de San Francisco; y por la izquierda la casa n° 137 de la calle del Conde de Asalto, la casa n° 1 de la calle de Dulce, el Hospital Militar, Tallers, el punto de la base Norte detras del citado Hospital, y los extremos de la base 1ª y 3ª del Oeste; con el auxilio de estos puntos, se estiende por la izquierda á las casas n° 16 calle de Cirés y n° 22 de la del Asalto, á la prolongación de la base de la calle de Fernando, á la casa n° 16 de la Rambla del centro, á la Veleta de la Cúpula de San Agustin, á la casa n° 6 de la calle de la Cera junto al Padró, prolongación recta de la base de la calle del Hospital, y por la derecha, al Pino, San Justo, la Catedral, á la casa n° 4 de la calle de Tarros, y á la prolongación de la base, eje de la calle de la Princesa.

Los puntos mas notables del exterior, son por la derecha, los angulos del poligono de circunvalación de la Ciudadela y su torre interior, cuyos lados partiendo de la base Este del poligono general de circunvalación de la Ciudad, recorren la avenida de la carretera general de Francia, camino del puente de los Angeles y paseo del Cementerio, el punto extremo de la base del Este sobre el ferro-carril del Norte, los puntos extremos de la acera derecha de la calle mayor de la Barceloneta, el extremo Norte del eje del paseo Nacional de esta población, la Linterna vieja, la cruz remate del frontispicio de la Parroquia de S. Miguel del Puerto, y la casa almacén de la punta del Muelle nuevo, y por la izquierda el palo del embarcadero de las canteras, otro palo anuncio de baños en la encrucijada de los caminos de Monjuich y Casa Tunes, los telegrafos del lado este del castillo de Monjuich, la Fonda de Buenavista, la casa de recreo llamada *Font-trovada*, el poste de la Carretera general de Madrid en la plaza llamada de la Cruz-cubierta y la fuente monumental del centro del paseo de Gracia.

Del citado eje longitudinal por la Rambla ó base principal de operaciones, parten á derecha é izquierda dos otras bases parciales imaginarias que cruzando por las calles que he creido mas á proposito dividen la ciudad en cuatro zonas. Separa la primera de la segunda por el Este ó derecha de la Rambla, la recta trazada por las calles de Fernando 7º, Jayme 1º y Princesa; y la tercera queda separada de la cuarta por el Oeste (izquierda de la Rambla) mediante la base parcial ó linea de operaciones señalada por las calles del Hospital, Padró y San Antonio.

En cada una de estas cuatro zonas ó polígonos parciales inscritos al general de circunvalación, se hallan igualmente inscritos otros, que demarcando las manzanas ya solas ya agrupadas, y reducidas al Orizonte presentan la verdadera proyección horizontal del terreno; según viene demostrado en el tomo que con los cálculos, dibujos parciales y detalles acompaño el plano de cada una de las zonas.

A estas líneas ejes ó bases principales, parciales y secundarias ó ausiliares se ha subordinado por el sistema de abscisas y ordenadas el trazado geometrico de cada una de las plazas calles y vias públicas, en general, con todas las acotaciones de angulos y medidas que nos dan el perimetro y area de las manzanas con los mas minuciosos detalles del contorno, de la parte edificada, accesorios y local destinado á patios, jardines y huertos asi en el deslinde de los predios urbanos como en repartimientos de la planta de los edificios públicos cuyos detalles me he procurado como datos indispensables para la formación del plano general, en distintas escalas parciales y de las manzanas, y por la inmensa utilidad que puede reportar así á la respectable comisión ó corporación que debe examinarlos, como en determinados casos para la mayor claridad y previsión en el señalamiento de las líneas que deban seguirse en las rectificaciones.

Para obtener la planta de los edificios públicos he levantado el plano, en los de mayor importancia á la escala de 1 por 100 y en los demas en la de 1 por 250 que es la convencional destinada por los detalles en los que vienen trazados por completo todas las manzanas con su respectivo deslinde y subdivisión de los predios urbanos, templos y establecimientos públicos en general, reduciendolos después todos á la de 1 por 500 de los planos de Distrito ó zonas parciales, y finalmente á la del plano general de la Ciudad, Barceloneta y puerto, construyendo de antemano los poligonos cuyos ejes interiores han servido de bases ausiliares, según es de ver en los dibujos del cuaderno de la zona respectiva.

Nunca hubiera podido considerar mi trabajo como completo, si al marcar la situación topografica de cada punto no le acompañara su cota ó altura sobre el nivel del mar. Ademas la pendiente de cada calle no se hubiera conocido y el plano subterraneo de las cañerías de agua, de desagüe y tuberías de gas, hubiera quedado ignorado.

No desconocia las grandes dificultades en que iba á chocar pues si difícil es formar la topografia de una Ciudad ó terreno cualquiera, mucho mayor es la nivelación en la cual el error mas pequeño puede ser de gran trascendencia en los demas de las operaciones, pero decidido ya á llevar á cabo mi obra tal cual la habia proyectado nada me arredró.

Empece nivelando los ejes de todas las calles, y acotando los puntos de las secciones transversales. Como plano de comparación tomé el de las aguas en el

puerto en su nivel promedio, independientemente de la nivelación general. De este modo y repitiendo las operaciones cuando de la comprobación no me resultaba la exactitud necesaria llegue á acotar todos los puntos.

Para comprobar la cota del punto mas alto, seguí cuatro secciones en diferentes puntos del Puerto, y marchando por distintas calles llegaron al punto que queria comprobar. Esta operación, verificada con el mayor cuidado me probó la exactitud de las nivelaciones, pues la mayor diferencia encontrada fué de 0m.05.

En las operaciones de nivelación emplee el mismo Teodolito de Thragtten y el Eclímetro de Chery.

En el plano general trace las curvas de nivel, separandolas, de 0,50 en el borrador y de 1 metro á los de 1/1.000 y 1/2.000, separación suficiente por poderse formar una idea completa del relieve del terreno sobre el cual esta construida la Ciudad Condal.

No tengo la pretensión de creer que mi obra sea completa, pero si el convencimiento de no haber perdonado sacrificio alguno para conseguirlo. He procurado estar á la altura de los conocimientos actuales para dar á mi trabajo la exactitud que permiten los instrumentos modernos que en el emplee, y por lo menos podrá servir para las necesidades actuales, y para que los que me sustituyan puedan tomarse como base de las mejoras y modificaciones que el tiempo exija, y que tan frecuentes son en una epoca en que las ciencias y las artes se desarrollan y toman un incremento cada vez mayor.

Finalmente, el plano general, los detalles y memorias justificativas de todas las operaciones llevadas á cabo, acompaño otro general en la escala de 1 por 2.000 con el proyecto de reforma de la Ciudad actual y el de unión con la nueva partiendo del aprobado por el Gobierno de S.M. en el cual se indica la parte en que esta conforme la respectable comisión de Arquitectos nombrada para examinarla y aquella en que hubo divergencia. La memoria que acompaña á este plano manifiesta la necesaria y los motivos en que esta basada.

Barcelona 13 Julio de 1.861

El arquitecto municipal

= Miguel Garriga y Roca=

Es copia

Barcelona 15 Agosto de 1.862

= Miguel Garriga y Roca =.

[1 MARÇ 1861]

TIEMPO invertido en las operaciones del plano de esta Ciudad

Desde el año 1.846 despues que por Real orden se mando la formación de los planos de todas las poblaciones de alguna importancia; el Exmo. Ayuntamiento reconoció la necesidad de levantar el de esta Capital no solo para cumplir con el precepto legal, sino tambien porque viene reclamado por el interés público por el de la prosperidad urbana y por la ilustración del siglo. Se vaciló empero por espacio de nueve años acerca la manera y medios de realizarlo, porque se deseaba conciliar la perfección con la posible economía, pero Administración Municipal de 1.855 quiso marchar adelante, y me honro con este honorífico encargo.

De esta epoca data el estudio que vengo haciendo del sistema que debia conducirme á una completa ecsactitud y posible perfectibilidad en el levantamiento del plano de esta Capital, proponiendome y creo haberlo conseguido que contenga no solo todos los detalles á semejanza de los que se han levantado para otras poblaciones de primer orden, sino tambien otras mejoras que no se encuentran en aquellos. Desde 1.855 no he dejado de trabajar con un personal siempre escogido mas o menos numeroso, pero tratandose de una empresa superior á las fuerzas de un simple profesor, no me habria sido dable llevarla á cabo si el Exmo. Ayuntamiento de 1.859 mediante una contrata en que se estipulan las condiciones del plano, no me hubiese facilitado algun auxilio pecuniario que aun cuando insignificante, comparado con los desembolsos y sacrificios de todo género á que me he visto precisado, me fué no obstante muy oportuno.

Desde 1.859 he redoblado, he multiplicado el personal, y gracias á los trabajos previos y al celo con que los auxiliares me han secundado, he podido presentar en tan corto tiempo y con completísima seguridad de ecsactitud el plano general de la Ciudad, los parciales de los cuatro distritos, el subterráneo y el de la Barceloneta y puerto no coprendido en la contrata, teniendo la satisfacción de haber mejorado las condiciones de la misma, delindando en el plano general los predios urbanos detallando sus patios jardines, huertos y añadiendo en los parciales de distrito, la distribución de la planta de todos los edificios públicos, incluso los templos y conventos.

Durante esta época sin desatender en lo mas mínimo el servicio ordinario como Arquitecto Municipal, aproveche la ocasión de ilustrar con mis escasas luces la

grande cuestión de ensanche presentando un proyecto que habiendo merecido la aprobación del Excmo. Ayuntamiento, apresuro la resolución del gran problema por medio del certámen público, pero teniendo siempre la vista fija en el plano de la actual Ciudad, porque al paso que Barcelona necesita espacio para ensancharse son indispensables las reformas para mejorar lo existente, no he suspendido ni por un momento el trabajo que se me había confiado, sin arredrarme los obstáculos de toda especie, y he marchado con paso firme hasta su conclusión. Pero las dificultades para conseguir un personal tan numeroso como es necesario, bastante inteligente para obtener la debida uniformidad en las operaciones y trabajos en general, ha sido tanto mayor, cuanto mas han abundado las empresas de caminos de hierro y de otras clases, y mayor ha debido ser mi sacrificio á proporción que dichas empresas han alagado con salarios de 40, 50 y 60 reales diarios á los que antes se contentaban con 20, 30 y 40. Los obstáculos de toda clase parecen fabuloso para el que no ha tocado muy de cerca esta clase de trabajos.

En efecto en una Ciudad populosa emporio del Comercio y de la Industria con la proverbial actividad Catalana las vias públicas se hallan cuajadas de carruages, carretones y personas desde el amanecer hasta las altas horas de la noche, y por lo tanto han debido aprovecharse las pocas de quietud, para todos los trabajos de medición y otros que no son meramente de bufete, siendo su resultado que empleando un excesivo personal, la operaciones se resentian de la lentitud propia de las horas del sueño, y por la misma razón he debido ejercer mayor vigilancia y cuidado para asegurarme de la exactitud de todas las medidas por medio de repetidas comprobaciones.

Mayores si cabe son los inconvenientes y obstáculos en que he tropezado para levantar la planta de las Iglesias Conventos y edificios públicos, que en número infinito encierra esta Capital, y ha sido preciso para millarlos una voluntad firme, y una constancia á prueba, unida á la decidida benevolencia y apoyo con que me han favorecido las autoridades eclesiásticas civiles y militares, á las que aprovechando esta ocasión, doy las mas espresivas gracias en testimonio de sincera y eterna gratitud. Sin proponerme la enumeración de todos los sobredichos obstáculos me limitaré á un simple bosquejo de los de mas bulto, para que V.E: se persuada de que no cabe en previsión humana el hacerse cargo de ellos, antes de empezar un trabajo tan delicado como el que nos ocupa.

En las Iglesias puede entrarse unicamente en dias determinados despues de celebrados los oficios divinos, de suerte que solo pueden aprovecharse algunas horas de la tarde cuando los templos no estan ocupados con rezos ni otras funciones inconveniente que se hace mas sensible en los conventos de religiosas, cuyo régimen especial de recato hace ilusorio todo cálculo. Respecto á los edificios públicos solo puede trabajarse pocas horas por la tarde cuando las oficinas estan desocupadas. Por último para levantar la planta de las fortificaciones y demás puntos dependientes del Gobierno Militar, es preciso sugetarse á

engorrosos trámites que prescriben la Ordenanza é instrucciones del ramo de guerra. No se vencen estos obstáculos sino á trueque de mucha perdida de tiempo, de infructuosos sacrificios, haciendo correr el personal de un punto á otro, quedando las mas de las veces sin acción.

No ha dejado de perjudicarme notablemente el acuerdo de V.E. de convertir en habitaciones una buena parte del local que ocupaba en el segundo piso de las Casas consistoriales, ya por el mayor sacrificio á que me he visto precisado, ya también porque la diseminación del personal ha ecsigido mayor vigilancia y mas numerosas comprobaciones, para asegurarme de la ecsactitud de los trabajos causando fuertes disgustos.

Por último he consumido un tiempo precioso en levantar el plano de la Barceloneta y puerto, trabajo estraordinario que me ha ocupado cinco meses y en introducir en el jeneral de la Ciudad el deslinde de todos los predios, detallando sus patios, jardines y huertos, mejora inapreciable que satisface una de las primeras necesidades para el estudio de la reforma que solo he podido conseguir á fuerza de cuantiosos sacrificios y de continuas luchas con los propietarios que alarmados con las reformas aprobadas de Real orden y temerosas de que se hiciesen extensivas á toda la Ciudad, han hecho una oposición sistemática no permitiendome entrar á sus predios; finalmente en haber añadido en los parciales de distrito la planta de los Templos Conventos y de todos los edificios públicos cuyo conjunto de circunstancias son escollos tan escabrosos que parece fabuloso hayan podido salvarse en tan corto tiempo y con medios tan escasos como los que me ha sido dable disponer.

Me congratulo de haber prestado este importantísimo servicio al país que recordará con gratitud la admon. de V.E., bajo cuyos auspicios queda resuelto definitivamente el problema del porvenir de la actual Ciudad y fijada de una manera inmutable la suerte de la propiedad urbana que de hoy mas no deberá temer el capricho de reforma, parciales, hijas de las circunstancias y las mas de las veces poco estudiadas.

La satisfacción que me cabe de haber dado una á una honorífica empresa con todo el celo y actividad posible en esta clase de trabajos y la seguridad de su completa y minuciosa ecsactitud recompensa los sacrificios y desvelos del artista que despues de haber servido concienzudamente al país, solo ambiciona que sus trabajos sean sujetos á la ilustrada censura de una Corporación científica competente, y que merezcan la benévola aprobación de V.E.

Barcelona 1º de Marzo de 1.861

El Arquitecto

Miguel Garriga y Roca

[28 OCTUBRE 1861]

MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO GENERAL DE
ALINEACIONES Y MEJORAS DE BARCELONA FORMADO POR EL
ARQUITECTO DEL EXMO. AYUNTAMIENTO D. MIGUEL GARRIGA
Y ROCA AÑO 1.861

MEMORIA DESCRIPTIVA

PROYECTO DE LA REFORMA DE LA CIUDAD DE BARCELONA ESTUDIADA BAJO LOS
AUSPICIOS DEL EXMO. AYUNTAMIENTO

Cuando tomé á mi cargo la espinosa y ardua tarea de levantar el plano de esta Capital, no se me ocultaron una buena parte de los inconvenientes que debian ofrecerse para su ejecución y aun cuando he podido á fuerza de asiduo trabajo y de constancia á toda prueba, reunir gran copia de detalles y datos, y llevar á término una obra que detalla la situacion actual de la localidad y permite entrar en el concienzudo estudio de la reforma fijando de una vez para siempre la suerte de la propiedad urbana y el porvenir de nuestra población cada día más populosa creciente en industria infatigable en el Comercio y por consiguiente con mayores necesidades de viabilidad que se aumentarán á proporción que sea más estenso su radio.

Ha tenido ya V.E. ocasión de apreciar, y el público juzgará muy luego, si mis planos son ó no el verdadero reflejo de la localidad, si he padecido el menor olvido en su totalidad ó en alguna de sus partes en su división por zonas, distritos, barrios, manzanas, calles, edificios públicos y particulares con sus minuciosos detalles de patios huertos, jardines, si he cumplido finalmente las condiciones del contrato celebrado con VE. ó si he tenido la fortuna de escederme introduciendo apreciables y costosisimas mejoras ya indicadas en la memoria general, mejoras indispensables para tener pleno conocimiento de la localidad que facilita el estudio de lo porvenir.

No es imposible Sor. Exmo. vencer obstaculos materiales de todo género pues para superarlos basta un mediano conocimiento del arte, acompañado de una voluntad decidida y de una abnegación completa, la descripción de la localidad en una población como la nuestra de calles estrechas, tortuosas é irregulares, es

ciertamente un trabajo más costoso de lo que á primera vista aparece y para obtener los detalles minuciosísimos de cada uno de sus edificios, se necesita invertir mucho trabajo valerse de un personal inteligente, y ecsaminar una á una todas las operaciones, pero todo queda reducido á trabajo material que se alcanza con más ó menos tiempo, con mayor ó menor coste.

No sucede empero otro tanto respecto al proyecto de la reforma, porque es un trabajo de índole diversa que cada cual juzga á su manera según sus impresiones, segun sus intereses y las más de las veces caprichosamente. Toda reforma por útil y benefíciosa que sea, choca necesariamente con intereses creados que se perjudican, y es preciso indemnizar, hay quien se cree perjudicado y no lo es realmente, y por último muchísimos de los que salen beneficiados, enemigos de toda innovación, forman coro con los primeros, y levantan el grito al cielo contra la reforma. Si esto sucede generalmente, mucho mas temible es que acontezca en nuestra Ciudad, que ensanchada en épocas distintas, oprimida siempre por un cerco de piedra, que ha impedido su natural desarrollo, precisada á aprovechar la mas insignificante porción de terreno, abunda en callejones apiñados y revueltos en los que no entran jamás el sol y circula con dificultad el ayre, siendo causa de la constitucion endeble y enfermiza de la clase proletaria alojada en habitaciones raquíticas de altísimos edificios comparables á celdillas de colmena, en cuyos puntos la reforma radical viene reclamada imperiosamente, porque así lo ecsije á la higiene, el buen aspecto, la viabilidad, el trafico, y las necesidades de la sociedad moderna.

Conozca la inmensa responsabilidad que lleva consigo la cuestión de reforma que he trazado despues de un concienzudo y detenido ecsamen de cada localidad, pero no me hago la ilusión de creer que mi pensamiento deje de ser susceptible de infinitas mejoras. Por esta razon supliqué á V.E. que se dignase nombrar una comisión facultativa que en vista de mi trazado y de los datos que pondria á su disposición, pudiera ecsaminarla y ayudarme con sus luces á su mejoramiento antes de la pública exposicion de los planos. Por lo mismo V.E. siempre celoso de todo cuanto tiende á enaltecer la Ciudad y propende á su mejoramiento, accediendo á mis deseos, se digno nombrar para dicho ecsamen á los S.S. Arquitectos D. Narciso Jose M^a Bladó Arquitecto de Distrito en esta Provincia, á D. José Nolla Comandante de los Bomberos de esta Ciudad y Director del Cementerio general y á D. Francisco de Paula del Villar Catedrático de la escuela de Arquitectura de la Academia de Bellas Artes de esta Provincia, á quienes debo dar el más sincero voto de gracias, ya por su laboriosidad en el entretenido ecsamen de cada una de las vías públicas, ya por su constancia en las sesiones casi diarias que se han celebrado por espacio de muchos meses, debatiendo cada una de las reformas en el terreno científico en el de las necesidades de la localidad y en el de los intereses creados, ya finalmente por lo provechosos que han sido á mi particularmente y al público en general sus prudentes é ilustrados consejos.

Terminando el proyecto de reforma indicando en los planos con líneas llenas de color carmín todas las que hay completa conformidad entre mi pensamiento y el parecer de la Comisión de examen, solamente empero con puntos del mismo color las pocas en que no hemos podido alcanzar completa conformidad cumple á mi propósito indicar los móviles que me han guiado en su trazado, ó sea la razon filosófica de mi pensamiento.

La simple inspección de dichos planos, en los que vienen deslindados los predios urbanos y la distribución de los edificios públicos, así como de los en que está marcado el relieve y configuración del terreno por medio de las curvas de nivel con sus perfiles longitudinales y transversales, dan una completa idea de la viciosa configuración de nuestras antiguas calles, tanto respecto á la lineación como á lo accidentado del piso, estrechas y tortuosas las mas, muchas de ellas con crecidas pendientes y con arcos en sus extremos que recuerdan las primitivas fortificaciones algunas sin salida, y sin que en la mayor parte puedan transitar libremente los carruages. Estos callejones poblados de edificios de planta sumamente irregular y reducida y de gran elevación que permite la construcción de varios pisos, carecen de las condiciones higienicas necesarias, y de ahí el que, á pesar de la benignidad del clima, se eleve de un modo extraordinario la cifra mortuoria comparándola con otras poblaciones que no se ven tan favorecidas por la naturaleza.

Y no es de estrañar que en esta como en todas las antiguas poblaciones no se atendiese á los preceptos hijiénicos porque se tenia solo en cuenta el capricho de los particulares sin consideración alguna al interes del publico y sin mas regla que la que sujeria el espíritu guerrero que dominaba en aquella remota época para la defensa de las poblaciones. Así vemos que en el archivo municipal no aparece vestigio alguno de Ordenanzas ni reglas para la formación de calles y plazas antes del año 1.774, en cuya época empezaron á dictarse medidas especiales que obtuvieron más adelante la sanción del Real acuerdo pero que concretandose á cada calle ó plaza, daban por resultado disposiciones encontradas y sin concesion entre sí, germen de muchos conflictos, y que no podían remediar el mal que deseaban evitar. En vano se han dictado nuevas medidas á proporción que los adelantos del siglo y las necesidades de la época han hecho indispensables las reformas que tiempo ha se vienen reclamando, porque siempre se ha tropezado con nuevas dificultades, y en especial con el egoismo de los particulares que han puesto en juego toda clase de influencias para evitar las mejoras generales que creyeron muchas veces equivocadamente, podian perjudicarles; y de ahí que en el dia subsistan las mismas deformidades á pesar de la Real orden de 8 Enero de 1.845 que trata de la organización y atribuciones de los Ayuntamientos; pues al dar nueva forma á los expedientes se ha hecho depender su aprobación del Gobierno civil, mayormente cuando ha mediado reclamación de parte contra los acuerdos del Municipio; y esta Jurisprudencia que no tiene regla fija, ha dado lugar á que muchas veces el interés público haya

sido sacrificado á manejos particulares como nos lo demuestran las deformidades de reciente fecha que no viene al caso enumerar.

Los individuos del Ayuntamiento que han ido sucediéndose, siempre celosos de la belleza de la Capital trataron de poner coto á la arbitrariedad y á falta de un plano general creyeron conseguirlo por medio de planos parciales de rectificación que ecsisten en abundancia en el archivo municipal, pero este sistema que tampoco estuvo basado en regla ni prescripción alguna, era susceptible tambien de favoritismo, y ha producido la anomalia de que algunas calles fueron rectificadas más de una vez, de manera que edificios muy modernos y contiguos se han levantado bajo distintas alineaciones, al paso que otras han quedado olvidadas.

La Real orden de 25 Julio 1.846 tuvo por principal objeto atender á la imperiosa necesidad de mejorar las poblaciones de crecido vecindario y las ordenanzas municipales vigentes publicadas en Noviembre de 1.856, reconocen igualmente la necesidad de un plano general de alineación que fije de una manera permanente la suerte de la propiedad urbana y el porvenir de la Capital; pero como no estaba al arbitrio del Ayuntamiento el improvisar este engorroso trabajo, hubo de limitarse á prescribir ciertas reglas interinas, insuficientes en verdad, pero que no han dejado de producir algun resultado. Hablo del artículo 5 dispositivo por regla general, de que mientras no esté formado el plano de alineación, las nuevas edificaciones retiren 6 palmos en las calles que tengan más de 30 de ancho, y cuatro palmos en las demas. Muy pronto empero se hecho de ver que este sistema seguido al pie de la letra retirando tres ó dos palmos respectivamente los edificios de cada acera, de mayor anchura, es verdad, á nuestras calles, pero conservar las antiguas sinuosidades y lejos de corregir sus defectos añade nuevos recodos á los ya ecsistentes.

El espiritu de las ordenanza es la mejora de las calles por medio de una linea de rectificación que las deje 40'6 palmos mas anchas de los que son en la actualidad, y esto no deja de ofrecer mil inconvenientes con referencia á la propiedad cuando el predio tiene poco fondo, que es lo mas comun en nuestras manzanas en que tan apiñada y dividida se halla la propiedad, mayormente cuando se trata de unas calles sumamente irregulares, anchas en un punto estrechas en otro, angostisimas en algúno, generalmente tortuosas, y las mas con cuerpos salientes y entrantes. Supongamos que se toma como base de la rectificación el punto más ancho ó el que se acerque mas á la recta; en este caso se perjudica á los propietarios de los edificios de la parte estrecha ó defectuosa, hasta el punto de que algunos pueden llegar á desaparecer. Si por el contrario sirve de base la parte estrecha, no se obtiene el objeto que se propone el Municipio y reclaman los adelantos del siglo y las necesidades de la localidad, porque el todo de algunas calles quedaria mas estrecho de lo que lo es actualmente. Me ha sido pues indispensable adoptar un término medio

que concilie en lo posible el interés público con el de la propiedad, procurando por otra parte que ninguna calle de alguna importancia carezca del ancho indispensable para el tránsito de carruages á doble vía como sucede en la actualidad con la de Vertrallans (Distrito 3º) que solo cuenta 8 y 1/4 palmos (1,611 metros); la de Distrito 1º. 10 pal (son. 958); la de Freixura Distrito 2º, 9 y 3/4 pals. (son 907), la del Infern Distrito 2º 12 2/4 palmos (2m442), la de lasDoncellas Distrito 2º, 6 pals (1º 172), la de Fonollar Distrito 2º 10 pals. (1º 958), la de Basca Distrito 1º, 10 1/4 pals. (2ª. 002), la de Perot lo Lladre Distrito 3º 10 pals. (2m.002) la de Capellans Distrito 2º, 9 2/4 pals. (1m.859), la de Alsina Distrito 3º 12 palmos (2m.345), la de Raurich Distrito 4º, 12 1/4 palmos (2m.999), la de la Tapiñeria Distrto 2º, 13 pals. (2m.540) y en otras muchas de distintas partes de la Ciudad que fuera largo enumerar porque son mucho más en número que las que gozan el beneficio de tener una regular anchura.

Los dolorosos y recientes ejemplos que tenemos de la absoluta carencia de condiciones higiénicas que han dado lugar al desarrollo de epidemias que llevan el luto y la desesperación al seno de innumerables familias, me ha convencido que no eran medidas suficientes para evitar estos males el ensanche de las actuales vías públicas, y por esto he trazado nuevas y espaciosas calles á lo largo y al través, donde he creído ser más necesarias, á fin de difundir la luz y la vitalidad en todas las partes de la población, y lograr que la 2ª Capital de España no quede rezagada en el camino de las mejoras que vienen adaptándose en las principales Ciudades del extranjero y que inicia ahora la Villa y Corte de Madrid.

En la demarcación del ancho de las nuevas calles y rectificación de las antiguas, no he podido fundarme, en verdad, en una ley que lo determine; pero teniendo en cuenta la tendencia estraordinaria de elevar los edificios, y guiado por lo que sobre el particular se lee en las Leyes de la Novina Recopilación en lo dispuesto en el artº 16 de las ordenanzas Municipales vigentes que fija el ancho mínimo en 40 (7m76) en lo que prescribe la instrucción del ramo de administración sobre policia urbana y edificios públicos; en la circular del Ministro de la Gobernación de 17 Diciembre de 1.859 aprobada por Real orden de 27 Enero de 1.860 que resume la legislación vigente; en las medidas señaladas en el plano aprobado de Real orden para el ensanche de esta Ciudad que fijan el ancho de las vías públicas en 250, 150 y 100 palmos equivalentes próximamente á 50, 30 y 20 metros, y muy particularmente en lo que sirvió prevenirme la Escma Diputación de la Provincia al aprobar las condiciones facultativas y económicas, esto es que al trazar las rectificaciones para la alineación futura de las calles y plazas procurara viniese compensado el valor de los terrenos de propiedad particular que hayan de ocuparse á favor del público, con el que este pueda cederles conuinando esta circunstancia con el hermoso interes, y comodidad general; no perdiendo de vista ninguno de estos preceptos, he creído que las reformas

trazadas cumplen con dichos requisitos conciliandolos en lo posible con los intereses creados; y que realizandolas paulatinamente á proporción se ofrezca oportunidad, se obtendrá lo que la posición gráfica y circunstancias de la localidad viene reclamando.

No se me oculta que la alineación de las calles antiguas es el problema mas difícil que ofrecerse pueda en el ramo de policia urbana, mayormente en las poblaciones que como en la nuestra se ha venido sacrificando por espacio de muchos siglos la comodidad, la belleza, y la hijiene, á las ecsigencias del ramo de guerra, porque así lo requería el antiguo sistema de defensa. Tambien es innegable que para una racional reforma no puede prescindirse de tocar á la propiedad particular; que si alguna vez sale perjudicada, la mas de ellas reporta notables beneficios; pero esto no impide que los propietarios levanten el grito contra la innovación, y se escuden con el derecho adquirido por planos parciales antiguos, sin querer hacerse cargo que estos no pueden sobrevivir á la reforma radical que ecsije el plano general; y que si pudieron ser buenos en aquellas épocas, distan mucho de ser ni siquiera tolerables en la actualidad, en que los adelantos del siglo ecsijen calles rectas y espaciosas á doble vía con aceras resaltadas que eviten los peligros, que crucen la Ciudad á lo largo y al través y plazas, parques y paseos que den vida y animación á los distintos puntos de la población, y faciliten la corriente del aire tan necesaria para purificar la admósfera siempre viciada en nuestros estrechos callejones. Por esto he juzgado conveniente la abertura de grandes arterias, relacionadas con los preciosos Templos y monumentos que atesora esta Capital, que á la par que los pondran en relieve, comunicaran luz sol y aire á todas las partes de la población y satisfaran las necesidades de esta industriosa Capital.

1º BOULEVART Ó PASEO DE CIRCUNVALACIÓN. VEASE EL PLANO GENERAL Y LOS PARCIALES

Sentados los principios generales que no he perdido de vista para toda clase de mejoras, llegado es ya el caso de descender á cada una de ellas.

No cumpliria con la honorifica misión que V.E. me ha confiado, si limitandome á lo estipulado en la contrata, me hubiera encerrado en el casco de la Capital sin ocuparme de sus avenidas, al menos en el radio que comprende el camino de ronda y terrenos del Estado y esto lo he considerado tanto mas indispensable en cuanto debiendo relacionarse la Ciudad actual con la proyectada en el plano, de ensanche, aprobado de Real orden, es preciso estudiar su natural y genuino enlace. Por esto y para establecerse la debida separación arqueológica al paso que higiénica y estrategica, entre la antigua y moderna población, y el verdadero atractivo para desenvolver rapidamente el ensanche, he trazado alrededor del recinto actual un paseo de circunvalación ó sea boulevard de 60 metros ancho,

asimilandose á un parque estendido y continuado, destinado á dar vida á la periféria, aliciente á la nueva Barcelona, espansion recreo i comodidad á ambas, vitalidad á la una y á la otra, y finalmente á establecer el mayor equilibrio posible al valor de la propiedad atrayendo y repartiendo el lucro no solo en ambas orillas de la proyectada alameda, sino tambien á todas sus avenidas al interior y exterior, de esta suerte se verifica un enlace natural en alto grado provechoso, en que las avenidas de la Ciudad actual dependen de las que está en proyecto, ni estas de aquellas, porque unas y otras tiene salida al Boulevard con absoluta independendia; de esta suerte, finalmente verá Barcelona mejorado su tradicional paseo de solaz y espansión, ya por la frondosa alameda, ya tambien por que será el centro de las fiestas militares, y de toda clase de regocijos públicos y será por fin un camino estratégico y una zona muy á propósito para una línea de cuarteles destinados á la tropa de todas las armas de guarnición en esta plaza.

He creido deber colocar dicho paseo al centro próximamente de la zona de terreno que ocupaba la fortificación y glacis apartado lo menos posible de las humildes habitaciones de la periferia, pero lo bastante para levantar, edificios nuevos, conciliando de esta suerte la conveniencia pública con el mayor valor que adquirirán los terrenos edificables pertenecientes al Estado. He regularizado los ángulos del polígono por medio de curvas y plazas en sus intersecciones, así como en los principales puntos de confluencia con las avenidas de la población actual.

Cierra el polígono de circunvalación de la Ciudad la prolongación del paseo llamado de Isabel 2ª que cruza la plaza de Palacio, continuación del lado Sud de dicho polígono que por el Este y Oeste empalma con los demás lados recorriendo el pie de la vertiente meridional de Monjuich con dirección á casa Túnez y pueblos del bajo Llobregat (hallando el paso la nueva bateria y quizá algun día el famoso arsenal de armas de guerra que debe reemplazar el de Atarazanas), formando un paseo de circunvalación al rededor de la estensa y encantadora montaña, animando los ya deliciosos sitios de Buenavista Font-trovada etc, etc., hasta la Cruz cubierta donde se une á la gran via de ensanche, y el proyectado campo de instrucción militar, rodeado de cuarteles de todas armas, en cuya espalda, y custodia debajo el cañon de Monjuich, se considera el sitió más á propósito para el emplazamiento de todos los establecimientos penales.

La de circunvalación de la Ciudad se presta á la construcción de una espaciosa alcantarilla para el desagüe de todas las avenidas que afectan la Ciudad y aun de las aguas sucias de toda la futura población y grandes fajas ó cuasi todas las de la actual, asi como para la canalización del gas, y por último podría, si se considera beneficioso, aprovecharse para dar paso subteraneo á doble vía á los carros de transporte sin incomodidad del público y con inapreciables ventajas para el tráfico. Se presta igualmente esta gran vía al establecimiento al rededor

de la Ciudad de un tranway, que arrancando de la punta del muelle nuevo, recorriendo el paseo Nacional de la Barceloneta, el de S. Juan por el costado Sud y todo el Boulevard proyectado terminara tambien en el puerto en las huertas de S. Beltran.

Es por demas encarecer la importancia de dicho tranway, pues queda demostrada por si misma con solo atender al largo trecho que recorre, y la facilidad de hacer escala, no solo en la estación del ferro-carril del Este sino en todas las demás de la periferia, ó bien en la general que mas adelante se establezca tal vez, y finalmente en todos los puntos de mayor concurrencia.

2º PLAZA DE ISABEL 2ª EN LA EX-PUERTA DEL MISMO NOMBRE

Veanse los planos correspondientes á las zonas 2ª y 3ª y muy particularmente al general.

No he hechado en olvido la sabia y previsora prescripción de V.E. consignada en el programa para el ensanche, de construir una gran plaza llamada de Isabel 2ª en el terreno, punto general de confluencia, que media entre la ex-puerta del mismo nombre y el paseo de Gracia, cuya inapreciable mejora hace asequible la modificación del plano de ensanche por la real orden de 18 Julio último que suprime la plaza que su autor havia trazado en el nombrado paseo, y lo ensancha, hasta 62 metros, unos 10 metros por cada lado, prolongándolo hasta la Plaza de Santa Ana, y abriendo otro paseo de 30 metros latitud que partiendo de la Rambla dirige á Sn. Gervasio.

La plaza trazada en el plano de reforma, es lo mas inmediato posible á la población, con dos avenidas principales al Sud, la de la Rambla, y prolongación de la de la Plaza de Sta. Ana; otras dos al Norte, el paseo proyectado con dirección á S. Gervasio, y el de Gracia; dos al Este, el Boulevard de circunvalación y la que se dirige á la plaza de Junqueras y demás puntos del interior, por último, otras dos al Oeste, la del nombrado Boulevard, y otra vía continuación recta de su opuesta, que dirige á la calle de Valldonsella. Ademas en los ángulos de la plaza por el lado Sud parten otras dos arterias hacia el interior de la Ciudad, una de ellas, la del Este se dirige recta á la puerta de la Sta. Iglesia Catedral. La capacidad de dicha plaza es de 340 metros longitud y 160 latitud, susceptible de contener en su perimetro algunos edificios públicos de reconocida utilidad ó de necesidad.

La importancia de la misma se recomienda por su posición, gráfica por los importantes servicios públicos que está llamada á prestar, y por el nombre que lleva es conmemoración de eterna gratitud á la 2ª Isabel, en cuyo glorioso reinado ha caido el cerco de piedra que oprimia la 2ª Capital de sus dominios,

y celosa interprete de las aspiraciones y necesidades del país, ha concedido un ensanche ilimitado, dignándose colocar su primera piedra en el propio sitio destinado para la plaza. Justo es por lo tanto en conmemoración de este sublime acto levantar en el centro de la plaza un monumento histórico, convenientemente decorado, rodeado de un gran parterre ó parque, describiendo una elipse achatada cuyas curvas facilitan el libre y espedito tránsito de carruages en todas direcciones. Podría finalmente levantarse en sus centros laterales sobre los ejes de la Rambla y paseo de Gracia, en los puntos de intersección con el eje longitudinal de la plaza, dos agigantadas fuentes simbolizando los Rios Llobregat y Besós cuyas aguas alimentan este vecindario y sus comarcas.

3ª PLAZA EN LA TESTERA DEL PARQUE DE LA EX-PUERTA NUEVA.

Vease el plano general y de la zona 2ª.

Para conciliar el Boulevard con el plano de ensanche aprobado de Real orden, tocando á este lo menos posible, me he limitado á regularizar y armonizar con el espresado paseo de circunvalación, sin apenas aumentar su dimensión, el gran parque aprobado en las afueras de la ex-puerta nueva, regularizando la Plaza cuya testera ó lado Este de la plaza considero el sitio más á propósito para levantar el palacio Condal en reemplazo del mezquino y poco comodo que poseen actualmente nuestro Reyes, cuyo derribo mas ó menos tarde es indispensable para mejorar la Plaza de Palacio y prolongar la calle de Moncada, formando una avenida colateral á otra de la misma Plaza, que se dirige recta á la campiña partiendo del ángulo de la casa-Lonja. La elección del citado sitio para un Palacio digno de los Soberanos y de la Ciudad Condal, la fundo en las condiciones higiénicas de una gran Plaza convenientemente situada que por un lado goza de la vista del mar, y por otro de la de la campiña y montaña, en un punto de confluencia de varios paseos próximos al Boulevard de circunvalación, con jardines intermedios en un ángulo del mismo, á la testera de un magnífico y estenso parque público parte del cual puede convertirse fácilmente en jardín reservado anexo, al Palacio durante la permanencia de las Reales personas.

4º PLAZA EN LA PUERTA LLAMADA DE TALLERS.

Vease el plano general y de la zona 3ª.

He procurado regularizar y dar puntos de vista artificiales á la Plaza irregular marcada en este punto en el plano de ensanche, ya porque une la gran via con el Boulevard de circunvalación, ya porque parece se ha destinado para el emplazamiento de la Universidad el terreno que ocupan las manzanas nº 28 y 30.

5º PLAZA DE LA PUERTA DE SN. ANTONIO.

Vease el plano gral. y respectivos de las zonas 3ª y 4ª

Despues de la aprobación del plano de Real orden que se establece una Plaza mercado en las afueras de la ex-puerta de S. Antonio obstruyendo la antigua avenida carretera de Madrid, el Cuerpo Nacional de Ingenieros ha abierto, desde la plaza cruz cubierta, un espacioso paseo prolongación recta de la calle de S. Antonio, una de las más antiguas é importantes entradas de esta Capital. Para armonizar dicha plaza con el paseo de circunvalación y reforma interior, respetando la mejora recientemente introducida, me ha sido preciso modificarla, dandole forma circular con 250 metros diámetro, ya para evitar la monotonía, ya tambien porque de esta suerte se presta mejor á la conciliación de sus avenidas con los intereses creados y con el mismo plano de ensanche.

6º PLAZA DEL CONDE DE ASALTO

Vease el plano general y el de la zona 4ª.

La salida de la calle del Conde del Asalto una de las más rectas y hermosas de esta Capital es punto de confluencia de varias otras calles, y forma ángulo el paseo de circunvalación, razones que me han inducido á trazar otra plaza de dimensión escasa, 140 metros lonjitud con 90 latitud continuando la nombrada calle á cordel hasta el ameno sitio llamado Font-trovada.

7º GRANDE PLAZA DE SAN BELTRAN.

Vease el plano gral, y el de la zona 4ª.

Describo una gran plaza en las huertas de S. Beltran á la orilla del Mar junto á Atarazanas, porque es una importantísima avenida de los pueblos del Oeste por la Cruz cubierta, y de los del bajo Llobregat por casa Tunez y camino que se establezca á media ladera por la vertiente Sud del Monjuich punto del cual, segun tengo presentido habra de partir el ferro-carril del centro, y del que se propone salir el de Tarragona, y finalmente porque es el parage único en la orilla del mar á propósito para una escelente *Aduana marítima* á la que tengan fácil y seguro acceso las embarcaciones siendo el punto de union de todos los ferro-carriles y centro de la estensa linea del anden que linda con la Ciudad, y la divisoria en la dársena de las embarcaciones fondeadas, con los varaderos, careneros, y sus importantes y vastos talleres que reclaman las necesidades de la navegación y del Comercio.

8° ADUANA MARITIMA

Vease el plano general.

9° GASOMETRO

Vease el plano general.

El sitio mas á propósito para establecerlo es el pie de la nombrada montaña de Monjuich contiguo á las citadas huertas de Sn. Beltran, en el espacio que baña el Mar y debe ocupar el anden Sud del puerto, con arreglo al plano del mismo aprobado de Real orden. El poco ó ningun valor del terreno es un aliciente no despreciable, pero es ademas una apreciable ventaja su bajo nivel que se presta perfectamente á ser punto de partida de las tuberías en todas las direcciones.

10. ENTRADA Y EMBARCADERO EN EL LOCAL QUE OCUPAN LAS ATARAZANAS.

Vease el plano general y el de las zonas 1ª y 2ª.

Es unánime la opinión acerca que hoy día se halla á la espalda de las embarcaciones en el puerto, la conveniencia del derribo del fuerte de Atarazanas que impide la vista del Puerto y del Mar ocupando un preciosísimo terreno para una gran mole de muros con sus baterías fosos y terraplenes, encerrando algunos talleres militares que es natural sean trasladados más ó menos tarde al sitio mas avanzado de la montaña de Monjuich punto verdaderamente estratégico donde los Ingenieros Militares levantan una batería á flor de agua que construida y artillada segun el moderno sistema será un inespugnable baluarte para la defensa del Puerto y de la Ciudad.

La localidad de Atarazanas se presta á servir de magnífica entrada á la Ciudad por la parte del Puerto, por medio de un espacioso embarcadero de planta semicircular de 60 metros radio con una rica fuente monumental y simbólica en su centro que enfila el paseo de circunvalación y el de la Rambla, terminando dicho embarcadero en el paseo de Isabel 2º prolongado cuyo eje, y puntos de intersección con los dos citados paseos se elevan las dos colosales columnas que simbolizando el non-plus-ultra, arrojarían agua y esparcirían luz á gran radio en provecho de la dársena y del puerto especialmente en noches oscuras y tempestuosas.

11. PLAZA CONTIGUA Á LA ENTRADA DE LA CIUDAD POR EL EMBARCADERO DE ATARAZANAS.

Veanse los planos de las zonas 2ª y 4ª.

Este sitio encantador que seduce la imaginación del artista, adornado ya por el magnifico edificio de la casa Banco de Barcelona, bien merece ser destinado á una plaza porticada de 110 metros longitud con 105 latitud, contigua al embarcadero en el punto de intersección entre la continuación del paseo de Isabel 2ª y el de la Rambla, y de confluencia con el Boulevard de circunvalación, calles del Dormitorio de S. Francisco, paseo de Sta. Madrona y prolongación de la estensa avenida de que forma parte la calle de Guardia segun el proyecto de reforma.

La manzana intermedia que resultará rodeada de cuatro paseos, puede utilizarse para diversos servicios públicos, su proximidad al Castillo de Monjuich, llave de la defensa militar, brinda á la construcción de un Palacio para el Capitan General del Principado, con todas sus oficinas asi como á ser el principio de la linea de cuarteles que para las tropas de todas las armas se edificaran indudablemente en el espacioso paseo de circunvalación. Su mayor procsimidad al embarcadero entrada de la Ciudad llama la atención acerca la utilidad de establecer las oficinas de la Capitania del puerto y ramo de marina para la conveniencia de la navegación y del Comercio en general.

12. PASEO DE ISABEL 2ª

Vease el plano general y el de la zona 1ª.

El paseo de Isabel 2ª lado Sud del polígono se prolonga por el Este á cordel hasta empalmar con el Boulevard ó sea paseo de circunvalación y el trazado del plano de ensanche, formando una plaza en su encrucijada, y lindando á su paso con la entrada del jardin general. Por la parte Oeste se prolonga hasta la Plaza embarcadero, hoy dia Atarazanas, por el sitio que hoy ocupa la muralla de mar, continuando los pórticos del frente Norte de la casa Xifre, así como las calles de árboles ecsistentes en el paseo actual, y conservándose tambien el nivel del piso ó rasante de la Plaza Palacio. Queda notado en el plano que la altura de la serie de manzanas intermedias entre el paseo y el anden del puerto deberian construirse de manera que no escediesen de 6 metros, suficiente para almacenes ó tiendas con sus entresuelos tambien con pórtico corrido por la parte del Puerto, uniendo dichas manzanas en las boca-calles transversales con puentes de hierro en la cubierta para conservar corrido el paseo de la actual muralla con toda su estensión entre la plaza de Sn. Sebastian y la del embarcadero en la rambla. De esta suerte sin perjudicar la vista de los edificios que actualmente miran al mar,

se logra un paseo mas ancho y espacioso, se obtienen un número considerable de grandes almacenes de cuya escasez se lamenta el comercio con sobrada frecuencia, y por medio de los pórticos se prevee á la comodidad del público, y en especial de la gente de Mar en los ardorosos dias del Estío. Se sube á tan precioso paseo, que bien podemos llamar balcon de mar; por cada uno de sus extremos y por varios puntos intermedios por medio de escaleras dobles de dos metros de latitud el tramo, capaces de contener en su centro, debajo las mesillas fuentes de agua potable.

13. PLAZA DE S. SEBASTIAN

Vease el plano general y el de la zona 1ª.

Se ensancha la Plaza de Sn. Sebastian por la parte Sud hasta el anden del puerto, y retirando por el Oeste hasta alinearse con su importantísima avenida queda regularizada, y completamente despejada, con 135 metros longitud y 68 latitud, porticada en sus tres lados de E.O. y N. De la espresada plaza y al nivel del paseo de Isabel 2ª paralelamente á la acera oblicua de casa que mira al S-O, viene trazada una avenida de 40 metros latitud, igual á la del citado paseo de Isabel 2ª que se dirige al paseo y calle Nacional de la Barceloneta hasta empalmar con la de Ginebra, formando un importante centro de confluencia entre aquel Barrio del mar, la Ciudad, y su futura edificación en el ensanche.

14. PLAZA DE PALACIO

Vease el plano general y zona 1ª.

Es á todas luces notoria la importancia de la Plaza de Palacio por los suntuosos edificios que la decoran y principalmente por ser el punto de reunión del Comercio y de la marina, donde se ajustan los fletamentos, y donde se celebran cuasi todos los contratos mercantiles, ya porque las oficinas del Gobierno civil y principalmente la Aduana atraen una numerosa concurrencia, y ecsije un continuo transporte que se verifica una parte por medio de carros, y otra muy considerable por las cuadrillas de mozos de cordel, ya tambien porque el magnifico y espacioso salon de la casa lonja es el punto de reunión de los Bolsistas donde acuden á millares los hombres de negocios de toda clase y condiciones, ya por último porque siendo la avenida de la Barceloneta y del puerto es punto de gran afluencia y cada día será mayor á proporción que lo sea la población que crecera con el ensanche, y que se mejoren las condiciones del Puerto.

Sentada la importancia de la plaza de que se trata, es preciso convenir en la oportunidad de regularizarla y ponerla en facil y espédita comunicación con el resto de la Ciudad. La demolición de las puertas de Mar que puede llamarse el verdadero enlace de la Barceloneta y Puerto con la Ciudad, ha sido una mejora apreciableísima que facilita la viabilidad y despeja aquel sitio tal como pudiera apetecerse, no sucede empero lo propio en la parte Norte de la Plaza cuya acera de casas antiguas y raquíticas no corresponde á la magnificiencia del sitio y cierra el paso al tráfico para el interior de la Ciudad. En efecto, son sus únicas avenidas por aquel lado, la calle de Cambios viejos que cuenta solo 4 metros latitud, y la de la Espasaria de tres metros, por donde con dificultad transitan los carruages obstruyendo el paso á las personas, causa de repetidos accidentes desgraciados, quedando á la espalda de las espresadas calles el suntuoso Templo de Sta. Maria del Mar, la segunda Basílica de Barcelona rodeada de angostos callejones; por último la avenida de la calle de *Malveinat* reducida á 1,50 metros no viable para los carruages y convertida en repugnantes meaderos.

Es indudable que la mejora más radical y preferible, seria prolongar esta plaza por la parte Norte hasta dejar despejada la fachada lateral del Templo de Sta. Maria, pero por el respeto que merecen los intereses creados he limitado el proyecto de la mejora de este punto poniendo este lado de la Plaza á cordel con la acera Norte de la calle del Consulado y Merced, y proyectado la abertura de una estensa avenida que partiendo del ángulo N.O. de la casa Lonja se dirige por el interior hasta empalmar con una de las calles del ensache, y otra que partiendo del N.E. retirando la fachada del Palacio á la linea del frente Ó de la Aduana, se dirige á empalmar con la calle de Moncada. De esta suerte la Plaza de Palacio correspondiendo á los importantísimos servicios que de tiempo inmemorial viene prestando al Comercio y á la navegación, no dejaria que desear respecto á su belleza.

15. OBSERVACIONES ACERCA EL ESTADO ACTUAL DEL INTERIOR

Despues de esplanado mi pensamiento respecto á la circunvalación de la Ciudad, es llegado ya el caso de internarnos á ella y desgraciadamente en diversos ángulos de la misma, hallamos edificios y manzanas de antigua construcción, entre callejones angostisimos incapaces unos, y apenas capaces otros para la viabilidad rodada. Entre los diversos grupos que podrian citarse, llama particularmente la atención el que forman las calles de Vermell, Allada, Blanqueria y Ciegos; en otra comarca, las de Baños viejos, Gruñi, Brosoli y Rosich; y en otra las de Fenosa, Basea, Hostal de Manresa, burges, Malla, Taronjeta, Pon d'or, Nau y Tupí en el Distrito 1º; y el de las de Jucus, Ausells, Gatuellas, Marquillas, Llastichs, Pou de la Figuera, Pou de la Figuereta, Claveguera, Fonollar y Gombau; y otra de las del Pou de la Parra, Avellana, Tarascó, Plaza de Sta. Catalina, y Sider; en el Distrito 2º. Estos agrupamientos y otros que

pudiera citar, presentan un malísimo aspecto, conservando muchos de ellos sus antiguos y asquerosos arcos, depósito de toda clase de inmundicias. Las mezquinas, raquíticas y la mayor parte húmedas habitaciones de estos centros de infección son ocupados generalmente por la clase proletaria cuyos hijos nacen y vegetan con falta de luz y de aire, en medio de miasmas corrompidos y de ahí el exceso de mortalidad en los primeros años y la falta de robustéz en los que sobreviven.

Por otra parte este laberinto de callejones en el centro de la Ciudad, y la mala condición de sus edificios, es causa del escaso valor de las habitaciones, comparativamente al que tienen las de otras calles mas favorecidas. Nadie duda que las de Fernando Jayme 1° y Princesa en todas sus avenidas han triplicado y cuadruplicado su valor, despues de su reforma, y otro tanto sucederá con las demas comarcas, especialmente en las céntricas, cuando crucen en todas direcciones espaciosa calles á cordel que al paso que favorezca la ventilación y la higiene, establezcan el equilibrio en los intereses materiales, siendo susceptibles de lujosas tiendas y de cómodas estancias, que sin género de duda hará muchísimo mas productivo el capital empleado.

A V.E. corresponde la gloria de una laudable iniciativa para remediar los males sin cuenta que han pasado desapercibidos antes de ahora, y lo pasarian á las generaciones venideras si no tuviesen á la vista el plano general, retrato fiel de la localidad que los pone de manifiesto. Insiguiendo pues las sabias inspiraciones de V.E. he buscado el medio de conciliar el interes del capital con lo que reclama imperiosamente la salud y las necesidades del vecindario, procurando que sean las indemnizaciones lo menos costosas posible, y de seguro que seria de corta importancia si llegara el caso de que pudiera compensarse el valor del terreno que habrá de perder la propiedad, con los mayores rendimientos que produzcan los edificios.

ABERTURA DE VIAS GENERALES Y PROLONGACION DE OTRAS QUE CRUZAN LA CIUDAD EN TODAS DIRECCIONES

16. GRAN ARTERIA QUE PARTIENDO DE LA PLAZA DE PALACIO, TERMINA EN UNA DE LAS CALLES DE ENSANCHE.

Veanse los planos de las zonas 1ª y 2ª.

Considero de importancia higiénica y mercantil la obertura de una via de 14 metros latitud, que partiendo de la Plaza de Palacio por la calle de Cambios viejos pasa por delante de la puerta pral. de la Iglesia de Sta. Maria, y cruza la Ciudad del Sur al Norte por las calles Rosich, Brosolí, Gruñi, Mirallers, Vigatans, Carasa, Candelas, Plaza de la Lana, Lider, Semoleras, Plaza de Sta. Catalina y coincide en este punto con la calle de Freixuras siguiendo recta hasta el Boulevard de circunvalación contigua por el Oeste y paralela á la calle de Cuch, rompiendo las calles de S. Pedro baja, Mediana, y Alta, hasta empalmar coincidiendo con una del ensanche que se dirige al Este de la Villa de Gracia y termina en la montaña. Escusado es encarecer la necesidad de regularizar la Plaza de Sta. Maria con la demolición de las manzanas aisladas que tan pésimo contraste producen en la hermosa fachada de la Basílica. Tambien me considero dispensado de enumerar las importantes calles transversales, que principalmente del Este de la Ciudad, comunican con esta arteria que, adquiriendo vida propia, vivifica todas sus avenidas.

Se recomienda por si misma la conveniencia de esta mejora bajo el punto de vista sanitario porque introduciendo el aire i el sol en lo que ahora son apiñados callejones, es evidente la mejora de la salud pública; y tambien bajo el aspecto mercantil y económico porque se esparrama el movimiento de una gran zona de la Ciudad, con notable provecho de los propietarios y de los vecinos, sin que debamos arredrarnos por las dificultades que á primera vista ofrece la indemnización, porque si esta se verifica paulatinamente con inteligencia y equidad, si llega el día que no parece lejano de que el Gobierno reconociendo los defectos de la legislación vigente, la reforma en sentido de que la espropiación sea una justa reparación del daño, pero no un medio de enriquecerse á costa del público quedaria reducida á una cantidad escigua comparativamente á los beneficios que se consiguen.

17. OTRA GRAN ARTERIA QUE PARTIENDO DE LA PUERTA DE SAN ANTONIO CRUZA LA CIUDAD DEL O. AL E. Y TERMINA EN EL PASEO DE SN. JUAN.

Zonas 2ª y 3ª

No carece de importancia la obertura de una calle de 11 metros latitud, medida promedia, que atravesando la Ciudad del O. al E. parte de la carretera general de Madrid en la puerta de S. Antonio sigue por la calle de este nombre por la Plaza de Padró ensanchándola por las calles del Carmen, Puerta ferrisa, Boters, y se abre paso desde la Plaza nueva al Paseo de S. Juan, ocupando y rectificando la calle del Pou de la Plaza nueva, Corribia, y rompiendo las de Ripoll, Riera de S. Juan, Mercaders y Freixuras, cruzando el Mercado de Isabel 2ª por la calle de Láci rompe las de Alvarez, Fonollar, Jaume Giralt, Metches, Llastichs, Plaza de S. Juan y termina en la carretera general de Francia.

Tambien esta vía atraviesa varios grupos de callejones insalubres, y favoreciendo á la higiene proporciona la animación y el tráfico á una preciosa y concurrida comarca de la Ciudad en beneficio de los propietarios y de los vecinos, acorta la distancia de los tramos de carretera generales, la de Madrid y la de Francia y completa la viabilidad rodada de tanto interes en una Ciudad mercantil é industrial como la nuestra.

18. SUPRESIÓN DE LA MANZANA 8ª DEL BARRIO 4º DISTRITO 3º, LLAMADA DE SN. LÁZARO EN LA PLAZA MERCADO DEL PADRÓ.

Zonas 3ª y 4ª

Es tan patente la necesidad de obtener un mercado regular en el punto llamado del Padró sobradamente distante de los demás de esta Capital, que no viene al caso el encarecerla. Esta necesidad es cada día mas urgente desde que los coches de la Central se estacionan en aquel punto en el que bifurcan las calles del Hospital y del Carmen al unirse á la actual Plaza del Padró, cuya manzana compuesta la mayor parte de edificios bajos, de la capilla y hospital de Sn. Lázaro, gran patio interior y lavaderos, es de poco valor comparativamente á los predios vecinos.

19. CONTINUACIÓN DE LA AVENIDA SUD DE LA PLAZA DE SN. PEDRO HASTA EL PASEO DE SN. JUAN.

Otra vía tambien de 10 metros latitud es continuación de la avenida Sud de la Plaza de S. Pedro y recorriendo la calle de Ausells, cruzando las de Cortinas, Puerta Nueva y dels Patons, termina en el Paseo de S. Juan.

20. GRAN ARTERIA QUE PARTIENDO DEL PUERTO EN LA PLAZA DE SAN SEBASTIAN CRUZA LA CIUDAD DE SUD AL NORTE Y TERMINA EN EL BULEVARD DE CIRCUNVALACIÓN.

Zonas 1ª y 2ª

Es sumamente importante, y de utilidad reconocida, una grande via central de 10 metros, que partiendo de la Plaza de Sn. Sebastian cruza la Ciudad de Sud al Norte, regularizando y ensanchando las calles Fusteria, Hostal del Sol, Plaza de Arrieros, calle de Basea, y rompiendo en dicha plaza por el recodo á su salida á la Plaza del Angel sigue por la Tapineria Arco de la Gloria, Sto. Cristo, desemboca á la Riera de S. Juan, Arcos de Junqueras, Plaza de este nombre ensanchando esta vía 10 metros y regularizándola, se habilitan sus actuales avenidas llamadas Torrente y calle de Junqueras, y rompiendo por el centro del Hospital militar conservando su hermoso claustro, y convirtiendo el patio en reducido parque sitio de recreo, termina en el Boulevard de circunvalación, para empalmar con una de las calles del ensanche.

Esta vía que califico de utilisima y se recomienda por si misma, recorre una estensa línea en terreno apenas accidentado, de inmensa influencia en toda su carrera, es de facilisima realización y poco coste, supuesto que se reduce cuasi á ensanchar y regularizar las calles ecistentes.

21. GRAN ARTERIA QUE PARTIENDO DEL BOULEVARD EN LAS HUERTAS DE SN. BELTRAN TERMINA EN EL PASEO DE SN. JUAN.

Zonas 1ª y 4ª

No es dudosa la utilidad y conveniencia de regularizar la estensa y concurridisima linea que principia en el Boulevard á su entrada en la calle del Arco del Teatro y recorriendola y rectificandola en toda su extensión atraviesa la Plaza del Teatro, empalmando en la de Escudellers sigue por esta, y por la de la Condesa de Sobradriel, Triunfo, Plaza del Regomir rompe hasta salir á la de los Arrieros, sigue las calles del Pou d'Or y Asahonadors, Plaza de Sta. Maria, calle de Sombrers, Plaza de Moncada, Mercado del Borne retirando su acera Norte hasta coincidir con la vía suprimiendo el callejón llamado de las Moscas, para de esta suerte dar mayor ensanche á aquel centro de concurrencia apenas capáz hoy para cumplir con el objeto á que está destinado y viene para en adelante llamado; y siguiendo al través de la calle del Rech, termina en el paseo de S. Juan.

Esta preciosa linea es apenas accidentada, si se esceptua la corta travesia desde la salida de la calle de Escudillers á la Plaza de Arrieros, conforme viene

demostrado en el plano general y curvas de nivel á medio metro de diferencia de altura que pone de manifiesto el relieve del terreno. Por lo mismo que se trata de una línea importantísima, y estremadamente concurrida, la conveniencia pública ecsije que tenga todo el ancho posible y hubiera sido de desear una latitud de 10 metros, pero á esta justa aspiración se opone el respeto que merecen los cuantiosos intereses creados, que fuera preciso destruir, y el inmenso coste de indemnización y por lo mismo he debido limitarme por lo que concierne á la calle de Escudillers, en consideración á los muchos edificios nuevos que se acaban de levantar á 5,25 metros que es su actual latitud, y en cuanto al resto de la línea 7 metros que es la que tiene la calle de la Condesa recientemente abierta y en construcción.

22. LINEA QUE PARTIENDO DE LA CALLE SIMON OLLER Ó SEA DEL PUERTO TERMINA EN LAS AFUERAS EN LA PLAZA DE ISABEL 2ª EN PROYECTO.

Zonas 1º y 2º

Importantísima por la línea central que recorre de Sud á Norte en la zona de terreno de mayor valor por su centricidad, en un piso casi á nivel ó mejor de un suave plano recto inclinado, es la vía que regularizándola cuasi en toda su extensión con la anchura de 7 metros parte de la calle de Simon Oller que luego comunicará con el mar cuando tenga lugar la demolición de la muralla que ha de desaparecer insiguiendo el plano aprobado para la mejora del puerto en vía de construcción, esta línea recorre las calles de Escudellers, Aviño, y Baños nuevos, é interrumpida por la de la Paja, conviene abrirle paso hasta incorporarse á la Cucurulla, y empalmar con la plaza de Sta. Ana rompiendo al traves de la manzana 5ª del Barrio 8º Distrito 3º corto trecho de escaso valor; (vease el plano parcial de la 2ª zona) para salir, conservando el mismo suave descenso, á la plaza proyectada en las afueras de la Puerta de Isabel 2ª, dirección del paseo de Gracia por la calle actualmente llamada Puerta del Angel.

23. CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES DE LOS DISTRITOS 3º Y 4º.

Zonas 3ª y 4ª

Constituye los distritos 3º y 4º el espacio de terreno que ocupa la Ciudad al Oeste de la Rambla que es la zona del último ensanche que ha recibido la misma. Este espacioso terreno, muy especialmente el Distrito 3º contiene una aglomeración de edificios de beneficencia y de Religiosas con sus respectivas dependencias que ocupan la mayor parte de dicho espacio. Esto no obstante,

aquella parte más moderna de la población está plagada de estrechas y tortuosas calles, y presenta el repugnante contraste de vastos edificios con desahogadas habitaciones y espaciosos huertos ocupados por reducido número de personas, rodeados de humildes casuchos donde vegeta un inmenso pueblo apiñado, falto de aire suficiente para respirar, sin una plaza mercado, parque, sitio de recreo ni desahogo de clase alguna.

El saneamiento de esta parte de la población, la conveniencia y la utilidad pública escijen de consuno una reforma radical muy particularmente en la parte del Distrito 3º que abraza la zona 3ª y la coincidencia del ensanche nos convida para aprovechar la ocasión de verificarlo con notable beneficio de los establecimientos públicos, y tal vez sin coste alguno. En efecto es de apremiante necesidad reconocida por el Gobierno la reedificación de la universidad literaria en un escogido terreno de las afueras, toda vez que la actual amenaza inminente ruina. Aconseja la higiene que el Hospital civil, las casas de beneficencia, asilo y reclusión, las cárceles, los cuarteles y Hospital militar sean trasladados á las afueras, eligiendo los sitios mas adecuados segun sus condiciones especiales. Nada perderian tampoco, muy al contrario saldrian sumamente ganaciosas las personas dedicadas á la contemplación en apartarse del bullicio de la Ciudad para instalarse en otro punto mas retirado y á proposito para la oración.

24. AVENIDAS QUE PARTIENDO DEL EMBARCADERO FRENTE Ó SEA ESTREMO DE LA RAMBLA SE DIRIJE HACIA EL NORTE Y TERMINA EN EL BOULEVARD, DE CIRCUNVALACION.

Zonas 3ª y 4ª

Procsimamente paralela á la arteria que figura en la zona 3ª avenida de la Puerta principal de la Iglesia de S. Agustin, he trazado otra no menos importante de 10 y 16,50 metros latitud que tambien recorre un terreno poco inclinado la cual partiendo del embarcadero, frente la Rambla, cruza el local que hoy dia ocupa Atarazanas y el paseo de Sta. Madrona recorre las calles de Barbará y S. Pablo recorre la calle en construcción llamada de Mendizabal, enlazandose de paso por medio de una corta avenida con la Parroquial Iglesia de S. Agustin en el lado Oeste, colateral á la puerta del Este, atraviesa el terreno que ocupa el Sto. Hospital, rompe la ruinosa Universidad y su jardin botánico, atraviesa el huerto de la Casa de misericordia y de otros particulares, forma un espacioso patio en la Casa de caridad, rompe la proa de Valldonsella y Tallers para desembocar al Boulevard de circunvalación y empalmar con una de las grandes calles del ensanche que dirige á Sn. Gervasio, ó plaza de la universidad en proyecto.

25. LINEA PARCIAL QUE PARTIENDO DE LA CALLE DE BASEA SALE AL PASEO DE S. JUAN

Vease el estado demostrativo Dist. 1º calle de Malla, zona 1ª

En la zona que media entre las calles Basea y Plateria, y desde esta á la de Baños viejos, ecsiste un confuso laberinto de callejones y reducidas manzanas cuya obertura ecsije imperiosamente la higiene la conveniencia y utilidad pública. Á este fin en el plano parcial de la 1ª zona he trazado una linea que partiendo de la espresada calle de Basea al pie de la bajada de Cazadores, recorre las calles de Malla, cruza la de la Plateria sigue por la de Gruñi cruzando la de Miralles y Baños viejos, rompe la manzana 10ª del Barrio 8º, cruza la calle de Moncada, rompe la manzana 6ª del Barrio 9º, atraviesa la calle de Flasaders, sigue por la de Sabateret, cruzando la del Rech para empalmar en la moderna que sale al Paseo de S. Juan. El curso que recorre esta vía es un verdadero plano horizontal y atendido el objeto de la misma, conceptuo suficiente el ancho de 7 metros.

26. LINEA QUE PARTIENDO DE LA PLAZA REAL TERMINA EN ANDEN DEL PUERTO.

Zona 1ª

Es de interes mercantil que facilita el tráfico interior una linea de 8 metros latitud que se presta á viabilidad rodada doble, que siendo prolongación recíproca de las calles de Zurbano y del Parque, y partiendo de la Plaza Real, cruza las calles de Escudellers y Dormitorio de Sn. Francisco, y rompiendo la gran Manzana 1ª del Barrio 9º Distrito 4º (véase la zona 1ª) evitando de esta suerte el incómodo rodeo de su escesiva periferia termina en una Plaza al desembocar al paseo prolongado de Isabel 2ª que comunica con el anden del Puerto, siendo su piso procsimamente horizontal. De esta reducción de manzana reporta el público inmensa utilidad, aun cuando para ello hay que sacrificar un tanto las preciosas vistas de que gozan los vecinos en aquel espacioso terreno de huertos y jardines. La terminación de esta vía en el punto indicado presenta una visual vasta hasta el mar, y es preferible esta dirección á la de la Plaza del Duque de Medinaceli porque se salva en aquel punto la oblicuidad que priva á la estensa calle nueva de S. Francisco de la vista del Mar.

27. LINEA QUE MEDIA ENTRE LA CALLE DE RULL Y LA PLAZA DEL TEATRO PRAL.

Zona 1ª

Para proporcionar cómoda viabilidad al interesantisimo espacio que media desde la calle de Escudillers á las del Dormitorio de Sn. Francisco y Ancha, he

trazado una linea que siendo por uno y otro extremo continuación de la calle den Rull ensanchándola empero, hasta 8 metros, recorre un plano casi horizontal, y se dirige por el Oeste á la Rambla, terminando en la Plaza del Teatro, contiguo á la Casa correos, y por el otro lado sigue recta rompiendo las manzanas 6ª, 8ª y 9ª del Barrio 9º, Distrito 4ª (véase la zona 1ª) hasta comunicar con la calle de Milan continuación de la de Gignás, dejando una plaza de tercer orden de 40 metros longitud y 33 metros latitud en el extremo Norte de la citada Manzana y punto de confluencia con la calle de la Rosa á proposito para mercado, que bien se necesita en aquel punto distante del de S. Jose y del Borne, y otra plazuela de quinto orden de planta circular de 26 metros diámetro en la encrucijada con la calle prolongación de la de Zurbano para mas facilitar la viabilidad rodada.

28. PROLONGACIÓN DE LA CALLE ANCHA HASTA EL PASEO DE SAN JUAN.

Zona 1ª

Esta vía con el ancho mácsimo de 8 metros, ocupa la calle Agullers ensanchándola, rompe las de Cambios *vells* y Espaseria, Manzana 1ª del Barrio 1º, Distrito 1º, y desemboca en la calle de la Esparteria, por la cual, rectificándola comunica al paseo de S. Juan, dejando inutilizada la contigua llamada dels Asaj.

29. VIA QUE PARTIENDO DE LA PUERTA NORTE DE LA CASA-LONJA TERMINA EN LA PLAZA DEL ANGEL.

Zona 1ª

Esta vía con 7 metros latitud, parte del suntuoso edificio casa de contratación y Academia de Bellas artes en la calle del Consulado, ocupando las de Portadoras, Concellers y Nau, rectificándolas y ensanchándolas, rompe la Manzana 6ª del Barrio 6º Distrito 1º dejando una plazuela entre las calles Abaixadors y Taronjeta, sigue rompiendo la Manzana 3ª del propio Barrio y Taronjeta, sigue rompiendo la Manzana 3ª del propio Barrio 6º y la 16ª del Barrio 19º, como igualmente las calles de Basea, Manresa y Malla, sigue por la de Burgés y Fenosa rectificándolas, desemboca en la Plateria y termina en la Puerta del Angel.

30. VIA QUE DESDE LA PUERTA PRINCIPAL DE SN. JUSTO, TERMINA EN LA CALLE DE BASEA.

Zona 1ª

Esta vía de 10 metros latitud parte de la puerta principal de la Iglesia de S. Justo en la Plaza del mismo nombre, rectificándola y regularizándola, rompe la

Manzana 7ª del Barrio 9º del Distrito 1º ocupando en toda su extensión el callejón llamado de Cazador y termina en la calle de Basea.

31. AVENIDA QUE PARTIENDO DE LA PUERTA PRINCIPAL DE LA CATEDRAL SALE A LA GRAN PLAZA PROYECTADA EN LAS AFUERAS DE LA PUERTA DE ISABEL 2ª

Vease zona 2ª

La abertura de una calle sobre el eje longitudinal de la nave del centro de la Sta. Iglesia Catedral que partiendo de su puerta principal termina en la grandiosa plaza proyectada en las afueras de la Puerta de Isabel 2ª, satisface la necesidad de romper viciadas y ruinosas manzanas que contienen angostas y tortuosas calles y la idea de poner en relieve la joya artística de nuestra gran Basílica dejando una vía de 16,50 metros latitud, para que pueda contener cómodamente la concurrencia de los fieles de la antigua y nueva Ciudad que en días de festividades solemnes se dirigen á la Metrópoli de los Templos y llenan sus espaciosas naves.

Esta vía que empieza en una gran plaza regularizada conforme al trazado, al pie de la escalinata del Templo-Catedral, cruza las calles de Corribia, del Bou de la Plaza nueva, Sagristans, Capellans, Gobernador, Montesion, el huerto del convento de este nombre, la calle Condal recorre á lo largo y contiguo la calle de Estruch y sale á la Plaza en proyecto en las afueras.

32. AVENIDA LATERAL DE LA CATEDRAL, QUE PARTIENDO DE LA CALLE DE LOS CONDES DE BARCELONA, SALE Á LA CALLE DE STª. CATALINA, MERCADO DE ISABEL 2ª.

Zona 2ª

La abertura de una calle de 10 metros latitud sobre el eje transversal de la Stª. Iglesia Catedral y puertas laterales de la mismas, partiendo de la que mira á las calles de los Condes de Barcelona sobre la cual se eleva maravillosamente una de sus torres, dejando á su frente una Plazuela de planta semicircular de 30 metros rádio, és una importante hijuda [*sic*] de comunicación del centro á la periferia, desde un punto tan notable y contribuye poderosamente á realizar aquella joya del arte. Esta vía cruza las calles de Tapineria, Graciamat y Mercaders, hasta la calle de la Palma de Stª. Catalina en el Mercado de Isabel 2ª punto de confluencia de varias otras calles.

La hermosa Iglesia de Stª. Agueda que se restaura actualmente, podria reemplazar á la de Stª. Clara que es de pésimo gusto, y estas Monjas podrian pasar á

ocupar el edificio archivo de la Corona de Aragón cuando se traslade este al ensanche.

33. AVENIDA QUE PARTIENDO DE LA PUERTA LATERAL DE LA SANTA IGLESIA CATEDRAL, EN LA CALLE DEL OBISPO, CONCLUYE EN LA PUERTA LATERAL DE LA IGLESIA DEL PINO EN LA PLAZA DEL BEATO ORIOI

Vease zona 2ª

Para rendir el debido culto á la Stª. Iglesia Catedral símbolo religioso de nuestras creencias y monumento histórico de sublime mérito artistico, al paso que para proporcionar en el centro de la Ciudad un sitio de recreo al abrigo de la intemperie, he trazado un paseo de 19 metros latitud que partiendo de la otra puerta de la Catedral en la calle del Obispo, recorre las de Sn. Severo y Bajada de Sta. Eulalia, rompe de la de los Baños nuevos en su reducido trecho hasta llegar á la Plaza del Beato Oriol, y dirige á la puerta lateral de la Parroquia de Ntra. Sea. del Pino uniendo de este modo dos Templos de primer orden por medio de una espaciosa vía que si bien es verdad que atraviesa un terreno bastante accidentado, no es difícil vencer los obstáculos sin grandes sacrificios, los cuales quedarán de sobra compensados por su importancia.

34. AVENIDA PROLONGACIÓN DE LAS CALLES, RECH TANTARANTANA HASTA EMPALMAR CON UNA DE LAS DEL ENSANCHE.

Zona 2ª

El grande movimiento mercantil que se observa en las aisladas calles de Rech y den Tantarantana nos dá una idea de su desarrollo cuando se hallen en una fácil y espédita comunicación con el resto de la Ciudad. Por esta razón he considerado indispensable una vía de 10 metros que en prolongación de las espresadas calles, recorre la de Serra Xich, Llastichs, y rompiendo la de Sn. Pedro baja, mediana, y alta, salga al paseo de circunvalación y empalme con una de las calles del ensanche.

35. COMUNICACIÓN INTERIOR, DESDE LA CALLE DEL BUEN SUCESO HASTA LA DE SN. PEDRO ALTA.

Zona 2ª

Partiendo de la calle de Buensuceso, y conservando su ancho actual de 7,50 metros, esta vía cruza la Rambla llamada de los Estudios, recorre la calle de Sta.

Ana, cruza la Plaza de este nombre, y siguiendo la de Condal rompiendola un corto trecho en el recodo, empalma con la estensa de Sn. Pedro Alta situada cuasi sobre una misma altura de nivel. Desde luego se hecha de ver que tratándose meramente de rectificación de calles ha de ser muy escueto el coste de indemnización.

36. VIA DIAGONAL QUE PARTIENDO DE LA PLAZA MERCADO DE STA. CATALINA, TERMINA EN EL PASEO DE SN. JUAN.

Zona 2ª

Esta vía de 9,50 metros arranca de la Plaza mercado de Sta. Catalina, rompe las Manzanas 7ª y 11ª del Barrio 9º del Distrito 2º y las 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª del Barrio 10º Distrito 1º, cruza las calles de Tarrós Carders, Ciegos de la Blanqueria, Allada, Vermell y Tantarantana, y sale al Paseo de S. Juan por la calle llamada Frente del Cuartel, punto de confluencia con la de la Princesa.

37. VIA QUE COMUNICA LA PLAZA MERCADO DE STA. CATALINA CON LA DE SN. AGUSTIN VIEJO.

Zona 2ª

Esta vía de 10 metros es continuación de la avenida lateral de la Stª. Iglesia Catedral que recorre á lo largo de las calles de Stº Domingo y Forn de la fonda, rompe las Manzanas 7ª y 8ª del Barrio 9º las 12ª y 13ª del Barrio 10º, y cruzando las calles Fonollar y Jaume Giralt y Montañans termina en la Plaza de Sn. Agustín viejo y punto de confluencia de varias calles.

38. PROLONGACION DE LA CALLE CONDAL HASTA EMPALMAR CON ALTA DE S. PEDRO.

Zona 2ª

Esta vía de 8 metros latitud prolonga la calle Condal, rompiendo la Manzana 6ª del Barrio 5º y 2ª del Barrio 6º Distrito 2ª cruza las calles de Arcos de Junqueras y Sn. Francisco, saliendo á la Plaza de la Parroquia Iglesia de este nombre.

- 39 AVENIDA QUE PARTIENDO DE LA IGLESIA DE SN. AGUSTIN TERMINA EN EL BOULEVARD QUE EMPALMA CON UNA DE LAS CALLES DEL ENSANCHE.

Zona 3ª

La principal la mas importante y útil reforma para el saneamiento de la localidad, para la conveniencia, el tráfico de estos industriosos Barrios y hermosteo de los mismos, es una gran arteria de 18 metros latitud que recorriendo un terreno sin apenas inclinación, parte del patio y puerta principal de la Iglesia de Sn. Agustin sita en la calle del Hospital, cruza los Barrios 4º, 5º y 6º del Distrito 3º (véase el plano parcial de la zona 3ª) se confunde con parte de la calle de Jerusalem, cruza la del Carmen, ocupa el callejón sin salida llamado de Monjuich cruza el de Elisabets, junto á la Plaza del Buen-suceso dándole mayor amplitud para constituir un Parque, ocupa la calle de Ramalleras, cruza la de Tallers, y sale al Boulevard para empalmar con una de las calles del ensanche.

40. ABERTURA DE UNA CALLE QUE PARTIENDO DE LA RAMBLA DE ESTUDIOS (DISTRITO 3ª) TERMINA EN EL BOULEVARD DEL OESTE

Zona 3ª

De grande utilidad y mucha importancia es la obertura de una calle de 14 metros latitud que partiendo de la Rambla de Estudios hacia el Oeste reemplaza la estrecha y tortuosa del Peu de la Creu y su inmediata denominada Riera alta, y formando una gran Plaza-mercado en la confluencia con las de la Luna y S. Vicente y saliendo por la Riera alta termina en el Boulevard del Oeste junto á la Puerta de Sn. Antonio. Es por demás recomendar la necesidad de un mercado en aquel punto distante de los demás que ecsisten en esta Capital, apenas capaces para satisfacer las necesidades actuales.

41. VIA DIAGONAL QUE PARTIENDO DEL PARQUE PROYECTADO EN LA PLAZA DEL BUEN-SUCESO, AVENIDA DE LA PARROQUIA DE SN. AGUSTIN TERMINA EN UN ANGULO DE LA GRAN PLAZA DE ISABEL 2ª TAMBIEN EN PROYECTO.

Zona 3ª

Esta vía de 12 metros latitud parte de la espaciosa calle que empezando en la puerta principal de la Parroquia de S. Agustin termina en el Boulevard de circunvalación, y si bien recorre un corto trayecto en linea recta está destinada á unirse con la gran Plaza de Isabel 2ª y al paso que acorta la distancia entre esta y el parque proyectado en la Plaza del Buen suceso satisface la regularidad y

paralelismo de las avenidas que embellecen la espresada plaza de Isabel 2ª como colateral á la que dirige á nuestra Basílica.

42. PROLONGACIÓN DE LA CALLE DE LA UNIÓN HASTA TERMINAR EN EL BOULEVARD EN LAS HUERTAS DE SN. BELTRAN

Zona 4ª

Es una apreciable mejora la prolongación de la calle de Unión, siguiendo por la de Barbará con el ancho de 9 metros que es el que cuenta hoy la primera, rompe la de Sn. Olegario, atraviesa las huertas de S. Pablo y termina en el Boulevard de las huertas de Sn. Beltran

43. VIA QUE PARTIENDO DEL PUERTO EN SN. BELTRAN TERMINA EN EL BOULEVARD DEL NORTE.

Zona 4ª

Esta vía de 16 metros latitud que abre una larga comunicación entre el Puerto de Sn. Beltran hasta llegar al Boulevard del Norte, parte del punto donde se unen los paseos de circunvalación y el de Sta. Madrona, cruza las calles del Arco del Teatro, Sn. Beltran, Conde del Asalto, ocupa la de la Riereta, la proa que forma la calle de la Cera, con la del Hospital, cruza el punto que ocupará la Plaza del Padró con arreglo al proyectado ensanche, enfilando con el monumento de Sta. Eulalia rompe la manzana 6ª del Barrio 2º Distrito 3º, recorre toda la calle de S. Vicente ensanchandola, cruza la calle de la Riera alta de Sn. Gil, Cardona, Sn. Erasmo, Ferlandina, Paloma, Tigre, y termina en la de Valldoncella en el punto en que se proyecta una plaza de comunicación con el Boulevard y otras avenidas.

Despues de este sencillo bosquejo de la abertura de las principales arterias que proporcionan las indispensables corrientes de aire para el saneamiento de la población, al paso que cómoda viabilidad tanto para las personas como para el tráfico tan necesario en un centro mercantil y fabril, considero inútil entrar en minuciosos detalles de las simples reformas ó rectificaciones que imperiosamente ecsijen nuestras calles angostas y tortuosas, pues de ellas se viene en conocimiento á la simple vista no solo del plano general sino de los parciales de Distrito.

Confio en que V.E. persuadido del espiritu de equidad que me ha guiado en el proyecto de rectificación, tendrá en cuenta que fuera muy sensible no aprovechar la ocasión en que tantos edificios se reedifican en la parte antigua de esta

Capital cuya oportunidad brinda á procurar útiles reformass, mayormente cuando una buena parte de las casas cuentan gran antigüedad, y han de ser reemplazadas con edificios nuevos que retardarian las mejoras hasta el infinito. No dudo que V.E. animado del deseo de obtener la mayor salubridad y conveniencia posible para el público en general, se dignara aprobar con su ilustrado criterio las mejoras y reformas que tengo el honor de proponer, enmendando los errores involuntarios en que tal vez haya incurrido. De esta suerte Sor. Escmo. podrá V.E. servirse de elevar el proyecto de rectificación á la ilustrada censura de la científica Junta de policia urbana y edificios públicos para obtener la Superior aprobación del Gobierno de S.M. De esta suerte quedara para en adelante estirpada la arbitrariedad y la licencia y fijado de una manera estable el porvenir de nuestra Capital.

Dios que á V.E. ms. as.

Barcelona, 28 Octubre 1.861

El arquitecto municipal

Miguel Garriga y Roca.

[INFORME DE LA COMISSIÓ NOMENADA
PER EXAMINAR EL PROJECTE DE RECTIFICACIÓ
DELS CARRERS I PLACES DE LA CIUTAT
23 SETEMBRE 1861]

ECSMO. SOR.

La comisión nombrada por V.E. para examinar el proyecto de rectificación de las calles y plazas de esta Ciudad ó sea de reforma interior formado por el Arquitecto de esa respetable Corporación Municipal, viene hoy á dar cuenta á la misma del desempeño de su cometido.

El espacio de tiempo transcurrido hasta hoy desde el 30 de Marzo de este año en que V.E. comunicó el nombramiento de los individuos de la Comisión, ha sido indispensable; y esceptuando solo un mes por causas de enfermedad, las consultas han sido diarias y los trabajos se han llevado á cabo sin interrupción en las oficinas mismas de V.E.

El Arquitecto Municipal D. Miguel Garriga y Roca, presentó desde el primer día á esta Comisión, el plano general de la Ciudad á la escala de 1 por 1.000¹ los planos parciales ó zonas en cinco cuarterones á la escala de 1/500, con sus respectivos detalles en álbumes especiales que abrazan todas las manzanas de la Ciudad en grupos de una ó mas á la escala de 1 por 250. Los enumerados planos, así el general como los parciales, y los de grupos de manzanas, comprenden las plazas, calles y paseos; y la distribución de todos los edificios y establecimientos públicos, civiles, eclesiásticos y militares á la escala de 1 por 100, los mas notables y á la de 1/250, de 1/500 y de 1/1.000 los demas. Ellos tambien presentan la figurabilidad geométricamente levantada de todas las casas particulares, con sus huertos y jardines, patios y andronas á cada una de las manzanas de la Ciudad y de Barceloneta con su respectiva numeración y referencias de calles, manzanas, barrios y distritos, apareciendo ademas clasificadas por su estado las de antigüedad y las de media y moderna construcción. Véanse al mismo tiempo acotadas en las manzanas ó detalles, las medidas relativas al deslinde del predio urbano, las

1. Si bien la escala prevenida ordinariamente segun Real orden de 26 de Julio de 1.846, es la de 1 por 1.250 y la del Real orden para las ciudades fortificadas de 1 por 1.000 la Comisión acorde con la opinión de la Re. Academia de S. Fernando advierte en la segunda la ventaja de mas claridad por su mayor grandor y por la facilidad de aumentarse ó disminuirse.

abcisas y ordenadas por la configuración de las vías públicas sobre sus ejes y las referentes al valor de los ángulos y lados que cierran la figura con indicación del resultado del cálculo trigonométrico de cada polígono comprensivo de una ó mas manzanas. Así mismo se confirman los perfiles longitudinales y transversales de nivelación practicada en todas las vías públicas con el plano general, representando el relieve por curvas de nivel y posición gráfica de las obras subterráneas acompañados de una luminosa memoria geológica del terreno, que sirve de lecho á esta estensa población y una reseña de remota época. Y finalmente, completan el importante trabajo cuyos apreciables resultados hemos tenido ocasión de examinar, á mas de los datos tomados sobre el terreno para obtener dichos resultados gráficos que han servido de base para su confección, los contenidos en cinco distintos tomos, uno general y otros parciales, en donde se presenta á la vista el completo estudio de triangulación con la demostración consiguiente del cálculo trigonométrico descendiendo del polígono general de circunvalación de la Ciudad á los referentes á las zonas ó planos parciales y grupos de manzanas en la red de triángulos que cada uno abraza.

Todos estos importantes y minuciosos datos y resultados, van de otra parte acompañados de las figuras geométricas trazadas en escala de 1/5.000, la que se refiere á los contenidos en el tomo general de 1/2.000 las comprensivas de los parciales, y de 1/1.000 las particulares de manzanas.

No era nuestra misión comprobar la exactitud de los espesados trabajos, pero á pesar de ellos justo es consignar, que comparando con ellos, los resultados por nosotros, obtenidos, en algunas operaciones, que ya teníamos hechas en varias ocasiones ejerciendo nuestra profesión, hemos encontrado entera conformidad. Por otra parte: creemos que es garantía de exactitud no solo el reconocido celo é infatigable actividad del Arquitecto D. Miguel Garriga sí que también la existencia de los datos y cálculo que contienen los mencionados tomos. De otro modo, ó estos no se hubiesen hecho, ó cuando menos han de ser prueba irrecusable del rígido sistema adoptado por el autor para que el enlace y reciproca trabazon de la memorada red de triángulos, así en el polígono general como en los parciales y particulares le advirtiese desde luego por insignificante que fuera cualquier lunar ó defecto, en lo que es dado apreciar á la inteligencia humana. El cúmulo de datos, estudios y multiplicadas, operaciones de comprobación, que en desempeño de tan importante cometido no ha dejado de verificar el Arquitecto D. Miguel Garriga, demuestran su reconocido y laudable celo, y también que en su constante afán, no ha perdonado medio ni fatiga á fin de obtener en lo posible todas las garantías imaginables, hasta persuadirse de haber alcanzado la mas completa exactitud.

Por estas razones la Comisión cree que se le han facilitado datos sumamente apreciables y cuanto podía apetecer para poder obrar con entero conocimiento de causa en las rectificaciones y mejoras que ha proyectado, y para poder

oponerse á obras mediante detenidas discusiones, que aunque pocas en número no ha creído deber admitir propuestas y aun trazadas por el Arquitecto autor de los planos.

La Comisión se complace en asegurar á V.E. que es muy probable no exista población alguna en donde esta clase de trabajos esté mas detallada que en Barcelona, por lo cual cree justo, rendir un homenaje aprobatorio al Arquitecto municipal que los ha dirigido por la constancia, celo é inteligencia tan grandes como los que mas en el desempeño del cargo que se les confió.

Las mejoras que la Comisión ha considerado deber proyectar parten de un solo principio, cual es satisfacer las necesidades de la época actual, pero pueden clasificarse segun el orden de su importancia, y tambien el de la mayor ó menor premura con que segun cree la Comisión pueden y deben llevarse á cabo.

Es indudable, Ecmo. Sor, que no se debe exclusivamente al acaso [*sic*] la ecsistencia de calles estrechas y tortuosas en las antiguas ciudades, pues históricamente hablando, puede demostrarse que en epocas que pasaron, tuvieron su razon de ser.

En todas nuestras poblaciones del litoral y muy especialmente en las de Sur, era y son ciertas calles estrechas casi necesarias, y sí causas modernas muy atendibles no ecsistieran ó hiciesen modificar los efectos de aquellas, constituidas por el clima, usos y costumbres pasadas, es indudable que hoy, deberiamos defender la ecsistencia de calles estrechas en ciertas ocasiones, pues su ecsistencia seria lógica. Por esto la Comisión cree que no debe ni puede admitirse el principio absoluto de plantear calles anchas y grandes plazas, pues si en su aplicación lo admite la ciencia ni las practicas economicas lo consienten, ni el derecho y los fondos que deben allegarse á esta clase de obras. Estos inconexos principios generales facilitan poder desenbolver una doctrina nada conforme con las modernas pretensiones que ha tratado de asomar en esta clase de mejoras públicas, y aquellos sanos principios son los únicos que ha tomado la Comisión como punto de partida para sus acuerdos, que no han tenido otro objeto sino responder á la confianza con que V.E. les honrara.

Las necesidades del presente hacen que Barcelona, estienda mas allá de sus actuales limites su casco sub-urbano, y en el ensanche de la Ciudad respecto del cual la Comisión no se conforma con el plano y marcha que se están poniendo en práctica, ya que el ensanche ha venido á ser un problema de urgente resolución. Necesario es pues, que el casco sub-urbano actual, se una en su modo lógico despues de rectificadas y ensanchadas las necesarias calles y plazas con las de la misma Ciudad ecsistente que debe ser aquel su crecimiento natural.

Las necesidades de hoy, ecsigen grandes y muy voluminosos vehiculos de transporte, y este en ciertas zonas es mas numeroso que en otras, al paso que las hay, al mismo tiempo industriales esencialmente en unos puntos, y civiles completamente en otros. El número de habitantes de Barceloona, es hoy considerable y se encuentra en vias de crecimiento. Los usos naturalmente, ecsigen lugares de esparcimiento y de recreo y el acceso debe ser procurado por el trayecto mas corto posible.

Las rectificaciones y ensanches de calles que V.E. podrá observar proponemos en los planos proporcionan atender á todos los servicios, y debe tenerse muy en cuenta; que sin perturbar el sagrado derecho de propiedad y sin que sean necesarios cuantisisimos fondos, é imposibles esfuerzos, puede obtenerse paulatinamente la mejora, rectificando y ensanchando á medida que prevía la voluntad de los respectivos dueños á la necesidad impuesta por el estado ruinoso á que vengan sus edificios, se proceda á la reedificación de sus predios, toda vez que preconcebido y aprobado un plan general y completo, la marcha en esta clase de mejoras es, ha sido y será siempre obra de varias generaciones. En nuestro caso puede contarse con la actividad natural del pais, y con la necesidad que en poco tiempo tendrán de ser reedificados gran numero de viejos edificios. En las mismas rectificaciones proyectadas puede observar V.E. que siempre que ha sido posible, es decir siempre que ha podido quedar ilesa la razón facultativa, se ha procurado la compensación de ganancias y perdidas de terreno en las rectificaciones, solo en contadas ocasiones y por causas muy dignas de ser atendidas, se ha proyectado la rotura de manzanas ya para obtener una calle nueva, ya para dar necesaria y conveniente prolongación á otras ecsistentes. En la mayor parte de otros casos puede V.E. echar de ver que los terrenos que llegada la ejecución deben apropiarse si fuere aprobado el proyecto, son ocupados por edificios viejos y por terrenos de huertos y jardines, viniendo en no pocas ocasiones á ganar en importancia los predios por donde se proyecta la nueva via, y no quiere con esto la Comisión consignar ni aun indirectamente la admisión de ciertas doctrinas de algunos modernos y singulares proyectistas, pues esta Comisión sin admitir el abuso de algunos propietarios á quienes haya necesidad de espropiación adulterada se convirtiese en espoliación repugnante, no solo por lo que representara en absoluto, sino desquiciadora por los precedentes que con ella se sentarian.

Entre las vias nuevas proyectadas, la que cree la Comisión mas importante es la que desemboca en la plaza de la Catedral, y en la prolongación del eje longitudinal de la misma. Efectivamente: ella debe ser la representación material del verdadero lazo de unión que debe ecsistir entre las nuevas Parroquias que han de establecerse en la futura Barcelona, y la parroquia de las parroquias de la misma. Ademas: pasando como no puede menos por las zonas concéntricas del natural ensanche de la Ciudad, es indudable que se la debe considerar como una de las artérias principales bajo un doble concepto, y el día que el Iltre. Cabildo

eclesiástico termine ó haga la fachada que tan conveniente seria para aquella Iglesia, el aspecto de la avenida será tan imponente como corresponde á un pueblo cristiano, y tan notable como merece esta esforzada Ciudad.

Varios han sido los casos, Ecmo. Sor. en que el respecto debido á los monumentos históricos y artísticos que en considerable número contiene esta Capital, han puesto á la Comisión en la necesidad de rectificaciones bajo el pie forzado de dejar intactas aquellas construcciones dignas de un profundo respeto, pues no debe ser igual nuestro zapapico al de los vándalos.

Es indudable que en una población como esta, que tiene el triple carácter de rural, comercial é industrial, las grandes vias son necesarias; pero no admite discusión, que sin comprometer las arcas de V.E. á un dispendio acaso imposible pueden obtenerse mayor número de vias que las que á primera vista y sin un maduro ecsamen parece pueden trazarse. En efecto: la Comisión huyendo de tratar á la Ciudad actual y sus predios como cosa de conquista, no ha trazado linea alguna de rectificación en que no hayan presidido cuantas consideraciones facultativas y económicas son de atender y han visto con complacencia que las comunicaciones generales tan necesarias desde el Puerto hácia el interior, y las transversales respecto de aquellas se han obtenido con el menor número de sacrificios de terrenos y con el máximo de importancia propia, rectificando, ensanchando y prolongando en lo que ha sido necesario algunas calles ya ecsistentes, es decir: aprovechando las circunstancias dignas de ser atendidas, se ha obtenido satisfacer la necesidad de la circulación fácil y ejercida en todas direcciones por medio de vias de primera importancia como son la comunicación que V.E. puede observar, proyectada desde frente de la Aduana hasta salir á la calle baja de S. Pedro, aprovechando la calle de Moncada: la via desde la plaza de San Sebastian hasta la plaza de Junqueras, aprovechando la plaza de Arrieros, calle de Basea, Tapiceria y Riera de San Juan, saliendo por el hospital de Junqueras (conservando el claustro donde puede establecerse un parterre), y uniéndose con el espacioso boulevard que cree la Comisión sobre manera indispensable en todo el perimetro de la actual Ciudad, indispensable ciertamente para que vea este vecindario conservado su cotidiano y antiguo paseo llamado de muralla de tierra, la higiene página arqueológica entre ambas poblaciones presente y futura. La calle que partiendo desde el nuevo Puerto empieza en la de Simon Oller, pasa por la de Escudellers, Baños nuevos y su prolongación, plazas de la Cocurulla y Santa Ana uniéndose con el actual paseo de Gracia. La Rambla rectificada. Ultimamente la que partiendo del paseo de Santa Madrona, sale á la calle Tallers pasando por las calles de Guardia atravesando las calles del Conde de Asalto, Unión, San Pablo, utilizando la de Mendizabal, y la proyectada desde la del hospital, pasando por dentro de este, que un dia, acaso no lejano será imprescindible edificar en punto mas conveniente y de modo que cumpla con su destino, y pasando por frente de la casa de Caridad. Las trasversales

generales son estas. La que desde la Rambla de los Estudios, y frente la calle del Buen suceso va á la plaza de S. Pedro aprovechando las calles de S^a Ana, Condal prolongada hasta frente la Iglesia de S. Francisco y calle de S. Pedro mas alta. La que partiendo del mismo punto de la Rambla y siguiendo por las calles de la Canuda, Gobernador, prolongada hasta la Riera de San Juan y calle Baja de S. Pedro va á salir á la antigua Puerta Nueva. La que desde la antigua puerta de San Antonio va á la misma puerta Nueva aprovechando las calles de S. Antonio Abad, Cármen, Puertaferri, calle del Bou de la Plaza Nueva y la que se proyecta á continuación de esta hasta la plaza de S. Agustin Viejo. La prolongación de la calle de la Unión hasta las huertas de S. Beltran contando con esta linea las calles de Fernando, Jayme primero, Princesa hasta el paseo de S. Juan donde ya ecsiste la zona militar. La que partiendo de la plaza del Teatro principal sale igualmente al paseo Nuevo, aprovechando las calles de Escudellers, Condesa de Sobradí, y la que se proyecta hasta salir á la plaza de Arrieros aprovechando la calle de Abaixadors, Sombreres, y la rectificación de la plaza del Borne. Ultimamente la que partiendo del extremo Sud de la Rambla termina en el paseo de S. Juan aprovechando las calles del Dormitorio de S. Francisco. Ancha, Agullers y la proyectada hasta la de Esparteria. Estas son, Exmo. Sor., las principales vias de comunicació con las que la Ciudad puede quedar servida en el doble concepto de tener expedito el tránsito, circulació y transporte, y en el no menos importante de evitar apropiaciones fabulosas. El buen sentido ecsige que se atiendan las condiciones existentes en una població donde se proyectan mejoras, y la Comision está persuadida que estas se han obtenido en el proyecto lastimado lo menos posible á la propiedad y quedando tambien afectados en el minimum que ha sido dable los fondos de que V.E. habrá de echar mano para las ecspropiaciones en los casos que vayan ocurriendo. Así es que la Comisión no ha dado á las calles sino la latitud estrictamente necesaria, para el tránsito según la clase á que pertenecen los vehiculos de transporte que se usan, dejando el lujo de anchura para las que nuevamente se establezcan en el ensanche. Todas las demas calles y plazas, puede V.E. verlas rectificadas en los planos, y sí aquí no se hace mención de ellas, es por que este documento se haria demasiado estenso y ha parecido mejor á la Comisión que V.E. tenga todo el trabajo recopilado y ordenado en los adjuntos estados en que se espresan cuantas circunstancias fijan y determinan lo proyectado para todas y cada una de las calles, plazas y paseos de esta Ciudad.

Aunque pocas, algunas han sido las ocasiones en que la Comisión no ha estado conforme con lo propuesto por el Arquitecto municipal y en los planos notará V.E. cuales han sido las cosas, pues las rectificaciones y proyectos, en que ha habido completo acuerdo van trazadas con lineas de color carmin, llenas y de aquellas que no ha sido posible acordar, van de puntos ó trazos de línea, esplicandose ademas en el estado en su columna de observaciones, los motivos por los que se hizo la propuesta, y los en que se ha fundado la negativa.

La Comisión ha hecho cuantos esfuerzos ha considerado necesarios para poder ofrecer á V.E. un resultado digno de interes con que debe mirarse ramo tan importante de policia urbana como lo es el de que se trata, y al elevar sus trabajos á conocimiento de V.E. lo hace persuadida de que juzgará en sus superior criterio el uso que debe hacer de ellos y el de los demas informes que tal vez creo necesarios pedir á Corporaciones competentes.

Dios gue. á V.E. m.a. Barcelona

23 de Setiembre de 1.861.

Narciso José M^a Bladó.

Juan Nolla y Cortés

Exmo. Ayuntamiento Constitucional de Barcelona.

[INFORME SOBRE LES RECLAMACIONS REFERENTS
A LA REFORMA DEL PLÀNOL GENERAL DE BARCELONA
20 ABRIL 1862]

PLANO GENERAL DE BARCELONA: Informe acerca las reclamaciones sobre su reforma

ESCMO. SOR.

Puesto al público por espacio de tres meses el plano general de esta Ciudad con el estudio de sus alineaciones y mejora general ó reforma, se han presentado trece solicitudes, referentes unas á la totalidad del proyecto, y otras solo á alguna linea de rectificación.

REFERENTES Á LA TOTALIDAD DEL PROYECTO

- 1º La de los propietarios que constituyen la comisión especial nombrada para gestionar como gestionan cerca el Gobierno de S.M. con motivo del proyecto de reforma urbana de Barcelona formado por el Ingeniero D. Ildefonso Cerdá. Estos propietarios en nombre propio y en el de sus comitentes, reconocen la necesidad de la formación del plano-proyecto que fije de un modo estable la futura y paulatina alineación de las calles y plazas, la bondad del pensamiento hecho para la mejora de la Ciudad, y la conveniencia de la prolongación de algunas calles para facilitar la circulación y enlace de la Ciudad ecistente con la que se levante de nuevo, pero encarecen que se limiten cuanto permita la conveniencia pública, aquellas reformas que hayan de ocasionar la desaparición total de edificios para evitar en lo posible el perjuicio que sufren los propietarios con la especie de que pesaria desde ahora sobre su propiedad y, concluyen suplicando, que con la adopción y aprobación del plano general de alineación y mejora no quede cortada la libre disposición de los dueños para hacer en sus fincas las mejoras exteriores é interiores que estimen útiles, ni la libertad de proceder á la reedificación de las que hayan de desaparecer en su integridad ó en su mayor parte, si V.E. no llevase á efecto la espropiación dentro el término de tres meses desde que los interesados solicitasen el permiso para reedificarlas.

No impugnado, antes al contrario, aprobando los recurrentes las líneas de rectificación proyectada, y no tratándose ni pudiéndose modificar con el plano general las disposiciones vigentes en el ramo de policía urbana, ni las leyes de espropiación por causa de utilidad pública, á V.E. toca estimar en lo que sea justo la solicitud de estos interesados.

- 2º La de varios propietarios que piden aclaración acerca si la esposición del plano de mejora tenia lugar á los efectos prevenidos en Real orden de 25 Julio de 1.846 y solicitaban en la afirmativa se manifestase oficialmente el dia en que empezaba á correr el plazo para presentar las observaciones y reclamaciones que creyeran convenientes.

Con acuerdo de 4 Noviembre V.E. tuvo á bien declarar, que estando consignado en el anuncio oficial inserto en el Diario de Barcelona de 13 Octubre anterior al término por el cual quedaba el plano espuesto al público y á que efectos, no habia lugar á la aclaración solicitada.

RELATIVAS Á ALINEACIONES PARCIALES

- 3º D. Claudio Guilla, propietario de la casa nº 7 de la calle de la Ciudad, se queja de los perjuicios que dice se le irrogará si algun dia tiene que retirar la fachada de dicha casa los diez palmos marcados en el proyecto, y suplica se sirva V.E. tener presentes estos perjuicios entre las reclamaciones que se habrán presentado contra dicho plano.

Se trata de una calle sumamente importante que cruza la Ciudad por su centro de Sud á Norte, y que cuenta hoy dia el ancho promedio de 3,75 metros ensanchandose en el proyecto de mejora hasta 7 metros por acuerdo unánime de la Comisión de Arquitectos nombrada por V.E. El edificio del Sor. Guilla ocupa un ángulo saliente, y es por esto que ha de retirar 10 palmos, único motivo de la queja que produce, no atreviendose á solicitar la modificación de la línea, pues conoce muy bien que no fuera justo que para respetar su predio se dejara en aquel punto un cuerpo avanzado, no la disminución del ancho de 7 metros fijado para aquella imortante vía pública de gran extensión, ancho por cierto que no peca de escesivo.

- 4º Dª Rita Roviralta consorte de D. Tomas Barraquer propietaria de la casa nº 9 de la calle de Gignás esquina á la Plazuela de los Leones, suplica se sirva V.E. disponer la rectificación ó modificación del plano geométrico en la parte que propone retirar las dos fachadas del edificio de su propiedad y el corte del angulo que forma la esquina, mandando que aquellas y este queden en lo sucesivo en el lugar y tales como ahora se encuentran, en el concepto de que la innovación proyectada le irrogaria cuantiosos perjuicios

sin que el público reportara la menor utilidad, porque la calle de Gignás nunca puede llegar á tener una regular latitud, la Plazuela de los Leones tampoco puede salir de un estado actual, y el corte del ángulo de la casa de la recurrente aumentaría su irregularidad.

Si la pérdida de terreno por parte de uno ó mas propietarios debiese privar la mejora de las poblaciones, no pudiera en ningun caso realizarse el ensanche de las vias públicas, y tendrían que conservarse perpetuamente los estrechos y tortuosos callejones que afean nuestra Ciudad. Es cierto que D^a Rita Roviralta de Barraquer perderá algunos metros de terreno, pero no lo es menos, que con poco coste saldrá notablemente beneficiado el tránsito y la higiene pública y aun la misma propietaria, pues se elevará el valor de su edificio con la regularidad y ensanche de la calle y plaza á que dá frente, y con la abertura de la calle del Tonel prolongación de la de la Plata que arranca del Puerto.

- 5º D. Antonio Xuriguer propietario de las casas señaladas de nº 2, 4 y 6 en la calle de la Noria y Plaza del Angel, de nº 1 en la de Mill, y la de la calle de la Princesa esquina á la de la Plateria, sin hacer oposición alguna á la línea de rectificación, suplica se haga constar en el espediente la manera de hacer valer sus derechos de propiedad, y la protesta de que en su caso quiere ser espropiado con arreglo á la ley de espropiación vigente.

Sin embargo de que este interesado no hace una oposición directa á la proyectada rectificación de la Plaza del Angel y calle de la Plateria, debo manifestar que la primera esta aprobada por acuerdo de V.E. de 26 Octubre de 1.858; y en cuanto á la segunda, su necesidad es tan visible que no merece comentarios, pues la casa del Sor. Xuriguer avanza sobre la vía pública, estrechando una de las calles mas importantes y concurridas de esta Ciudad. En ambas reformas está de acuerdo el relacionante con la comisión de Arquitectos nombrada por V.E.

- 6º D^a Leonor Andario y Andario propietaria de la casa señalada de nº 6 en la Plaza del Angel y de nº 4 en la de Mill, sin oponerse tampoco directamente á la rectificación que la afecta, pide se haga constar en el espediente la reserva y protesta preventiva de usar de su derecho en el de espropiación en el caso de desaparecer su finca.

Se trata de una casa contigua á las anteriores, que viene afectada por la rectificación de la Plaza del Angel aprobada por V.E.

- 7º D. Guillermo Palleja propietario de la casa nº 5 de la calle Ataulfo esquina á la de Triunfo, se opone á la rectificación de dicha calles 1º, Porque en Julio de 1.857 al tiempo de la reedificación de su casa, se aprobó por V.E:

la linea que debian seguir las espresadas calles, y que si bien es verdad avanzó en algun punto, perdió terreno en otro, pagando asi un tributo á la utilidad pública 2º, en que con motivo de dicha reedificación, á fin de ensanchar la via pública, y por acuerdo entre los propietarios en el que V.E. tuvo intervención, hubo de satisfacer la cantidad de 7.180, 75 reales á D. Manuel de Compte propietario del terreno del Palau. 3º, en que á la sazón se consideró que la calle de Sobradíel no debia obligar á la de Triunfo con la misma anchura y condiciones, porque no puede ser jamás su continuidad absoluta, á causa de que la visual de aquella con dirección á la plaza del Regomir tropieza de lleno con la casa opuesta á la del esponente, y concluye pidiendo la estabilidad de las lineas aprobadas en 1.897.

Difícilmente podria modificarse á favor del recurrente la alineación del largo trayecto que recorre la via que desde la Rambla dirige al Borne, pues el edificio de este interesado ocupa la parte convesca del ángulo de esta vía que tan benefícosa ha de ser al público en general y al recurrente y demás propietarios colindantes. La única modificación aceptable seria la que ya dejó indicada en el plano con lineas de puntos, por la cual se modifica el cambio de dirección por medio de una curva suave, sin disminuir antes al contrario aumentando el ancho de la vía como se verifica en las carreteras generales provinciales y municipales.

- 8º D. Joaquin Mª de Dou y Siscar propietario de la casa nº 31 de la calle Baja de S. Pedro, dice que con la rectificación proyectada se le irrogarian gravísimos perjuicios, no solo por el terreno que deberia ceder á la via pública, sino tambien porque distribuyendo el primer piso con arreglo al plano que acompaña, que dice ser copia del levantado en 1.818 por el Arquitecto Sor. Celles, quedarian irregulares y con poca capacidad las habitaciones que han de ser las principales de la casa en el piso primero, y que deben alquilarse en los otros, y faltaria á todas la homogeneidad necesaria, y concluye suplicando se sirva V.E. disponer que se modifique la linea de rectificación de la calle Baja de S. Pedro, en lo que hace referencia á la casa de su propiedad.

Notoriamente la nueva linea de rectificación afectará la distribución hecha en el plano del Sor Cilles para la preciosa casa del Sor. Dou cuya edificación está paralizada de mucho tiempo, pero esta consideración de interés privado, no es suficiente para cambiar la dirección de una calle que pasa á ser de 1er orden con el ancho de 9 metros, y que sigue una estensa linea á cordel desde la de las Freixuras á la de Llastichs.

- 9º Los propietarios de las casas nº 7, 9, 11, 13, 15, 17, 21, 23 y 27 de la calle de la Roda del Rech, elojian el proyecto general de reforma, en especial en la

parte que les permite ensanchar sus fincas hacia el paseo de S. Juan aprovechando un terreno ahora improductivo, para poder convertir en buenos edificios, los barracones hasta el día condenados á no poderse desarrollar por los lados por dar frente á dos vías públicas, por lo alto, por la servidumbre militar que les afectaba y por la falta de base, ni hacia abajo por estar levantados sobre la acequia Condal que les privaba de construir sótanos; y recomendando se ponga en planta esta utilísima mejora luego lo permitan los trámites porque ha de pasar, suplican se sirva V.E. aprobarla, y que en su día se ceda á su favor mediante el pago de su justo precio el terreno del frente de su propiedad con el cual puedan ensanchar sus edificios en provecho propio, en beneficio del ornato, buen aspecto é higiene pública, y en interes del Comun.

Al trazarse la linea de rectificación del paseo de S. Juan en su parte Oeste á que dan frente las casas de los recurrentes, tuve por obgeto á la par que el hermoseo de aquel delicioso sitio, el aprovechamiento del local que en la actualidad de nada sirve, y la mejora de aquellas casas cuya reducida superficie impide reunan las condiciones higiénicas necesarias.

- 10° D Jayme Haban propietario de la casa nº 6 de la Plaza Nueva, contigua á otra propia de los hermanos Amat señalada de nº 5, se queja de la rectificación trazada en el proyecto de mejora, según el cual ha de desaparecer el edificio de su propiedad, cuyo derribo en su concepto no redunda en beneficio del público, pues la obertura de la nueva calle que dirige á los jardines de la casa que D^a N Ramona posee en la de Capellans es innecesaria por la parte de la Plaza nueva, cuando se propone en el plano la abertura de una gran vía que parta de la puerta de la Iglesia Catedral, y ecsisten ya las calles del Archs, Capellans, Sellen y Ripoll, todas paralelas y en muy corto espacio, y cuando la nueva vía no tendria salida hácia el interior favoreciendo solo la casa nº 2 de la calle del Archs que adelantaria, y la de nº 4 de la de Capellans que ganaria mucho en valor.

Este interesado enumera los sacrificios que debiera hacer el Ayuntamiento para la abertura de la nueva calle debiendo derribarse los edificios nº 1 de la dels Archs y nº 2 de la de Capellans, se queja de los perjuicios que le irrogarian, se atreve á hacer indicaciones que rechaza mi notoria imparcialidad, y concluye suplicando se sirva V.E. declarar no haber lugar á la abertura ó prolongación de la calle de Capellans mediante el derribo de la casa de su pertenencia, por innecesaria y por no favorecer el interés público y mandar que se rectifique en este punto el plano espuesto al público.

La casa de este propietario viene ya afectada por la gran vía general que á continuación de la calle de Boters cruza toda la Ciudad, y basta hechar una

rápida ojeada sobre el plano para convencerse de las ventajas que reporta el público con la prolongación de la calle de Capellans, cuyo proyecto mereció la aprobación unánime de la Comisión de Arquitos. nombrados por V.E.

- 11º D Felio Piferrer propietario de la casa nº 2 en la Rambla de S. José frente á la Plaza de la Boqueria espone: que segun la alineación proyectada, el edificio de su pertenencia deberá retirar hasta la mitad de su solar, quedando el resto inedificable por falta de superficie. El interesado no cree necesaria esta mejora para el ornato público, al contrario, en su concepto debiera permitirsele adelantar su edificio hasta la linea proyectada para la calle de la Boqueria.

La simple vista del plano demuestra la sinrazon de la queja de este propietario y lo muy beneficiado que resultará el público de que retire á la línea de la calle del Hospital, quedando de esta suerte más capaz y regularizada la Plaza de la Boqueria.

No saldrán menos beneficiados los propietarios de la calle Riera del Pino de planta curvilínea, que disfrutarán de vistas á la Rambla. En el trazado de esta mejora ha habido completa conformidad entre el relacionante y la comisión de Arquitectos nombrada por V.E.

- 12º Varios propietarios y vecinos de las calles Nueva y Dormitorio de S. Francisco y Rambla de Sta. Mónica se quejan de que no se haya anunciado oficialmente la esposición de la reforma, debiendo verificarse con arreglo á la Real orden de 25 de Julio de 1.846, y se oponen á la rectificación trazada, fundándose en que se trata de subdividir una gran manzana que en concepto de los recurrentes tiene todas las condiciones higiénicas apetecibles, para convertirla en una plaza y varias calles que les privará de la vista de jardines, y por consiguiente del aire y sol que ahora disfrutan añadiendo que ya en otras ocasiones la especulación habia intentado hacer otro tanto, y que sus designios se estrellaron en la firme resolución de los propietarios y en la protección que han hallado instantaneamente en el cuerpo Municipal, por último, que no conciben las razones que puedan haber inducido á la mayoría y minoría de la Comisión de reforma, y que por consiguiente no pueden impugnarlas por no haber estado espuesto y á disposición del público la memoria descriptiva.

Debo ante todo desvanecer la queja respecto á la falta de anuncio oficial porque V.E. hizo pública la esposición en el nº 293 del diario de avisos de esta Ciudad correspondiente al 13 Octubre de 1.861, y los planos han

estado espuestos no solo por el termino de 30 dias que prescribe la ley, sino por el de tres meses, habiendo sido inmensa la concurrencia de interesados y curiosos para enterarse de un asunto que tanto afecta al porvenir de esta Capital, y que viene reclamando imperiosamente por la opinión pública. Tampoco es fundada la queja respecto de la memoria, porque si bien es verdad que no estuvo espuesta en el Salon de Ciento para evitar el estravío que indudablemente habria padecido en manos del numeroso concurso, estuvo sin embargo á disposición de las personas que quisieron verla, y la Comisión de Arquitectos se complació en dar cuantas esplicaciones se le pidieron.

Entrando al fondo de la cuestión debo manifestar á V.E. que se trata de una gran manzana de 230 metros lado Este, 228,50 lado Sud, 268,50 lado Oeste y 37,00 lado Norte, que forman un perímetro de unos 823 metros con una superficie de 40.000. El enorme espacio que ocupa esta manzana obliga al público á dar un largo é incómodo rodeo, y obstruye la prolongación de las calles de Rull, Parque, Paseo de St^a Madrona, calle de St^a Mónica, Zurbano y Ginjol que se abocan sobre la misma.

Es una de las razones mas poderosas para subdividir la espresada manzana, el que con motivo de su estensión se han abierto en ella infinitos pasillos raquíticos que penetran al interior de la misma, cuyos pasillos cerrados ó abiertos segun la voluntad de los dueños que tienen las llaves en su poder, pueden facilitar el escondite de gente sospechosa que atenten contra la seguridad de los vecinos, siendo uno de dichos pasillos destinado á meaderos que infectan aquel local.

Por último, en el interior de esta manzana ecsisten estercoleros, montones de inmundicia, y un completo olvido de las leyes de salubridad, siendo imposible la represión de las faltas, porque los dependientes de la autoridad no pueden ejercer su vigilancia en aquel local que carece de entrada pública.

La Comisión que tuvo presente las espresadas razones, y se cercioró por si misma de lo asqueroso de algunos puntos de aquel sitio, creyó prestar un grande servicio al público y á los mismos propietarios, subdividiendo aquella manzana, habilitando sus actuales avenidas, y enriqueciendo á la Ciudad con una magnífica calle de 8 metros, que partiendo de la plaza Real disfruta de la preciosa visita del mar, y facilita de esta suerte el que los dependientes de la autoridad puedan ejercer la misma vigilancia que se ejerce en los demás puntos de la Ciudad.

- 13° Los propietarios de las casas n° 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82 y 84 de la calle de Escudillers, se oponen á la mayor anchura que se proyecta darle, fundándose, en que habiendo sufrido recientemente una

modificación ó reforma, no parece justa otra nueva, ecsistiendo como ecsisten paralelas á dicha calle otras en igual direcció que facilitan el tránsito público. Hacen igualmente presente que las sobredichas casas quedarian con reducidos solares para una nueva edificació cómoda é higiénica, y por último, que siendo algunas de ellas de moderna construcción y sujetas á la linea oficial, las que hubiesen de levantarse de nuevo formarian recodos que pondrian en peligro la seguridad de los transeuntes.

Se trata de una calle de suma concurrencia, no solo por recorrer un piso llano, sino tambien porque bifurca con la de Aviño, y afluyen á ella las de la Condesa de Sobradíel, Ancha y la de Simón Oller; y el tránsito será todavia mayor cuando esté en comunicació en el puerto, cuya amejora procura con notable celo el Gobierno de S.M., y cuando se estienda y cruce por el interior de la Ciudad hasta el paseo de Gracia por las calles de Aviño, Baños y Plaza de St^a Ana.

Es cieerto que esta vía se ha ensanchado al edificar las nuevas casas, pero ha quedado todavia con solo el ancho de 4,50 metros insuficiente para el tránsito actual de carruages, y mucho mas para el mayor á que está llamada, por cuyo motivo tuve el sentimiento de no poder acordar con los apreciables compañeros que forman la Comisión nombrada por V.E. que fija para esta calle el ancho de 5 metros, cuando en mi concepto debiera tener el de 8, según dejo consignado en los estados demostrativos de su referencia.

No puedo menos de congratularme de que al tratarse de la rectificació de una Ciudad tan populosa y en que tan descuidado á estado hasta hace poco el ramo de policia urbana, permitiendo las construcciones particulares á la linea que fijaban caprichosamente los mismos propietarios ó antiguas alineaciones parciales dando lugar á los estrechos y tortuosos callejones que tanto abundan en esta Ciudad, y en la que ha sido necesario afectar tantos intereses, se hayan presentado tan pocas solicitudes, y aun estas elojando unas el plano, y reducidas otras á la impugnació de alguna linea sin una prueba del esquisito celo y cuidado con que se ha procedido para lastimar los menos intereses posibles.

Opino: que podria servirse desestimar las pocas pretensiones que se dirijen á cambiar las lineas trazadas en la reforma.

No obstante, V.E. como siempre se servirá disponer lo mas conveniente.

Barcelona, 20 Abril de 1.862

El Arquitecto Mpal
Miguel Garriga y Roca.

Solicitud de Garriga en 10 Marzo de 1.864

INSTANCIA DE GARRIGA

Escmo. Sor.

Dispuesto por Real orden de 25 de Julio de 1.846 el levantamiento del plano geométrico de las poblaciones de crecido vecindario con el proyecto de las alteraciones que hubiesen de hacerse para la mejora de las mismas, y recomendada por el Gobierno Civil de esta Provincia con insistencia y más de una vez en términos apremiantes la formación del de esta Ciudad *á fin de evitar los conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de los antiguos*, se ocupó V.E. de tan importante asunto con el buen celo que siempre le distingue, é ideó diferentes inicios para dar cumplimiento á aquella Real Disposición.

En 1.849 se trató de encargar tan ímprobo trabajo al arquitecto mayor D. José Mas y á sus auxiliares de distrito desviando al efecto los recursos necesarios; empero desistió V.E. de semejante propósito. Despues de haber hecho observar el predicho facultativo que el plano de la Ciudad *con las superficies de las casas y la planta general de los edificios públicos* importaría la cantidad de 30.000/\$, á la cual había que añadir el precio de los numerosos salarios de los peones que hubiesen de emplearse y otros varios gastos que por 40.000 añadiendo que dicho trbajo duraría tal vez cuatro años, y haciendo notar que el plano de Madrid en cuya formació se invirtieron cinco años, importo 35.000/\$, siendo así que en la Corte las calles son rectas y espaciosas, mientras las de esta Ciudad son en general cortas, angulosas y de escasa latitud, lo cual hacia mas duradera, engorrosa y difícil la obra.

En 1.852 se pensó someter aquel trabajo á una pública licitación, con cuyo objeto se redactaron los correspondientes pliegos de condiciones facultativas y económicas, consignándose entre las primeras la obligación de indicar en los planos de distrito, la planta general de los edificios públicos, *y los centros tan solo de las paredes medianiles* de todas las casas, habiendose previamente considerado que el importe total de la obra no bajaria años, más hubo de abandonarse tambien este proyecto cuantas veces se concibió, ya porque

fundadamente se opina que los arquitectos se opondrían á él, por un sentimiento de dignidad, al ver que se les confundía con empresarios ó, *sacandose á pública subasta un trabajo tan superior á los ordinarios, y cuya magnitud requería que se consultara mas bien el buen éxito que una economía tal vez insignificante*, ya porque creyó V.E. con razón, *que no teniendo todos los profesores igual copia de conocimientos para el desempeño de aquel arduo cometido, en el cual era de desear la perfección artístico científica*, podría suceder que el mejor postor fuese el menos apto, y resultase plagada de imperfecciones su obra, despues de haber consumido dos ó mas años.

Posteriormente dos de los Sres. arquitectos municipales hicieron proposiciones comprometiendose á llevarla á cabo por la cantidad de 12.500 y á encargar el plano general. De operaciones dentro del término de dos y medio años y nueve meses despues, su copia en limpio junto con los de distrito; limitandose empero, *á indicar tan solo en los últimos los de las paredes medianiles de las casas, hasta una longitud de doce palmos*.

Entonces, así V.E. como la Academia de Bellas Artes, consultada por el Sor Gobernador, creyeron conveniente, que contuviesen los planos otros detalles muy importantes, y entre ellos el deslinde de la propiedad particular, con cuyo motivo se pensó de nuevo en confiar su formación á los arquitectos Rovira y Trias, lo cual tampoco produjo el menor resultado; y entretanto pasaban los años y crecía el conflicto en que, V.E. se hallaba, pues era cada día mas palpable y apremiante la necesidad de poseer un plano que cerrase la puerta á las continuas reclamaciones á que daba lugar la alineación de las casas.

En este estado, Escmo. Sor, ofrecí á V.E. dedicarme al levantamiento del plano á fines de 1.855, en ocasión en que derribadas las murallas que circundaron esta Ciudad, se acercaba el día de la realización de su anhelado engrandecimiento. Prometi presentar un trabajo digno de la capital del antiguo Principado y de esa Escma Corporación, bajo cuyos auspicios debía realizarse; y en vez de fijarle precio, me adheri desde luego al valor total, V.E. tuviese á bien señalar por mis trabajos, con tal de que me asegurase una asignación semanal, con la que pudiese hacer frente á los desembolsos indispensables. V.E. tan dispuesto siempre al fomento de los intereses comunales acogió con complacencia mi ofrecimiento, y *estimando ventajosisima la proposición*, acordó no solo que se me auxiliase con 25 peones á elección mia, entre los que se ocupaban en obras cubiertas por V.E., y con la asignación de 100 \$ semanales, todo á cuenta de 12.500 \$ en que fijó *el precio de un plano simplemente arreglado á lo que previene la Real orden de 25 de Julio de 1.846*, por ser este el más bajo entre los propuestos ó presupuestados, sino que *además debiese entregarseme la remuneración mas justa y mas prudente, á juicio de V.E. por el doble trabajo que me proponia verificar, detalles no prescritos en la Real orden, y que indudablemente serian de suma utilidad, y el complemento de una obra perfecta y bien acabada*.

La Escma. Diputación Provincial, á la que se dió cuenta de este acuerdo, autorizó á V.E. para costear dichos trabajos, si bien previno que se hiciesen con sujeción á otras condiciones propuestas por la Iltre Academia de Bellas Artes de este Distrito, al efecto consultada, figurando entre ellas la de que *en los planos parciales se indicasen los perímetros de las propiedades urbanas*, tal como lo había propuesto ya en 1.853. En su virtud se me pasó el espediente por Disposición de V.E., para que dijera lo que se me ofreciese, y en 2 de Marzo de 1.856 contesté que me conformaba con las condiciones facultativas aprobadas por el cuerpo provincial, y tambien con las económicas en caso necesario, dando una prueba mas de desprendimiento con mis honorarios y los de mis compañeros que me ayudasen en tan laudeable tarea, á la estimación y justiprecio de la Academia que hubiese de aprobar los planos; empero hice presente que me era indispensable el auxilio semanal convenido por la imposibilidad en que me hallaba de hacer frente de otra suerte á los desembolsos necesarios para la compra de instrumentos, salarios de peones, delineantes y demás gastos, V.E. vista, aprobando un dictamen de la Iltre sección 3ª, que aunque no consta en espediente, está inserto segun tengo presentido en el acta de una de las sesiones del mes de Junio de 1.856, se sirvió acordar: 1º que se aceptase mi proposición, arreglandome á las condiciones facultativas formadas por dicha corporación provincial; 2º que me sujetase tambien á las condiciones económicas, en cuanto á la cantidad prefijada, *sin perjuicio por una parte, de la gratificación que á su tiempo acordase V.E. á juicio de la Academia, según la importancia y perfección de mis trabajos*, y por otra del anticipo convenido de 100 \$ semanales y 25 peones, durante su ejecución, 3º que se me proporcionase el local necesario en el 2º piso de las Casas Consistoriales, dando orden á los Dependientes del Municipio para que me ausiliasen en lo que necesitase, y me proporcionasen no solo los datos y noticias que me conveniesen, sino tambien los útiles de la casa, que pudiesen prestarme servicio, y 4º, que se nombrase una Comisión de ornato y utilidad pública, compuesta de individuos de esa Escma Corporación, y de lo mas selecto de la Capital en los vastos conocimientos que abrazaba mi cometido, con el objeto de que entendiendose directamente conmigo, al paso que me ilustrase con el caudal de sus conocimientos, vigilase los adelantos facultativos, y diese cuenta á V.E., de cualquier entorpecimiento que ocurriese; para dictar la correspondiente providencia.

Este segundo acuerdo de V.E. no tuvo inmediato cumplimiento á causa de los acontecimientos políticos que á la sazón sobrevinieron, y de la penuria de las arcas municipales; però en 1.858, despues de reconocida la eficacia del compromiso anteriormente contraído; despues de hechas por mi algunas aclaraciones á fin de orillar las dudas de la Iltre Sección 3ª había tenido acerca de la inteligencia del contrato, aclaraciones encaminadas á hacer constar la obligación en que me hallaba de levantar el plano con entera sugeción á lo dispuesto en la Real orden precitada, y á las condiciones fijadas por la Escma. Diputación de la Provincia, sin alteración en la cantidad consignada, ni el tiempo dentro del cual habia

ofrecido presentarlo, sin perjuicio, empero, de que *á la conclusión de los trabajos y oyendo á la Academia de Bellas Artes, ó á la Real de S. Fernando, fuese remunerado mi trabajo, si lo considerase V.E. digno de serlo*; despues de haberme resignado á recibir 500 \$ mensuales en vez del ausilio semanal que se habia estipulado; y despues, por último, de haber llamado la atención de V.E. acerca de la imposibilidad ó dificultad de llevar á cabo el *deslinde interior de la propiedad urbana*. Dificultad insuperable que se tuvo presente al levantarse el precioso plano de Madrid, y mas recientemente, el de Marsella y otras poblaciones de importancia, razon por la cual *todos ellos se concretan á las vias públicas y al exterior de los edificios*, en cuya virtud pedi la anulación de todo lo referente á dicho dato, acuerdo V.E. que se solicitase autorización, asi para el pago de la espresada cantidad mensual, como *para la supresión de la parte que hacia relación al precitado deslinde* y obtenida aquella, se llevase á cabo el levantamiento de los planos.

Se obtuvo, en efecto, la autorización pedida, y habiendo el Sor Gobernador Civil remitido á V.E. la contrata adicionada y modificada, en el sentido de que queda hecho mérito, se me dió orden de dar principio á mis operaciones, lo cual efectué en abril de 1.859, y hubiera presentado mis trabajos puntualmente, á no haberlo impedido causas independientes de mi voluntad, entorpecimientos cuya remoción ni estaba á mi cuidado ni á mi alcance, circunstancias, en fin, que no me era dado dominar.

No necesito por cierto, enumerarlas, toda vez que reiteradamente lo verifiqué en mis comunicaciones de 1.859 y 1.860, que deben obrar en espediente, y que ademas V.E. las tuvo sin duda en cuenta al prorrogar el término de mi compromiso hacia el 1º de Marzo de 1.861, en cuya fecha hice puntual entrega de los planos, junto con los tomos de operaciones, entre otros datos y detalles. Citare, sin embargo, como una de ellas el levantamiento del plano de la Barceloneta, no comprendido en la contrata el cual me encargó con toda preferéncia la Iltre sección de Obreria, al segregarse aquella localidad del ramo militar, é incorporarse á la Administración municipal lo cual coincidió con el comienzo de mis trabajos que debieron forzosamente sufrir larga suspensión.

De paso importa observar que las dilaciones que ocurrieron irrogaron á mis intereses incalculables quebrantos, pues privado de la cantidad mensual con que durante los primeros meses me auxiliaba V.E., no solo vi pronto absorbidos por completo mis cortos ahorros, sino tambien las crecidas cantidades que, por medio de onerosas operaciones de crédito, me fue forzoso procurarme.

Aunque, como he dicho ya, dejó de ser obligatorio el deslinde interior de los predios particulares, no eché en olvido los deseos de V.E., antes bien conociendo la grande utilidad é importancia de este dato, y viendo que ya V.E. en 1.852 habia considerado necesario que se marcase en el plano, que la Academia de

Bellas Artes, así en 1.853, como en 1.856 lo había igualmente recomendado, y que ya en 1.849 hicieron mención de él los arquitectos municipales, me creí en el deber de hacer cuantos esfuerzos y sacrificios estuviesen en mi mano para llevar por completo tan laudable aspiración. De ambas corporaciones, con la esperanza de que si á costa de largas vigiliass y crecidos dispendios lograss salir airoso de esta atrevida empresa merecería la consideración de V.E. y tendría un título más á la remuneración ofrecida por mis trabajos, supuesto que había de ser proporcionada al mérito, perfección é importancia de los mismos.

Costosa fué, ciertamente, la adquisición de aquel dato, pero mis esfuerzos fueron coronados de un éxito feliz, habiendo tenido la grata satisfacción de poderlo consignar, como lo he consignado, no solo en los planos parciales, sino también en el general.

Durante la confección de mis trabajos, los Sres. Concejales que componían la sección de obrería honraron, más de una vez, con su presencia, mi modesta oficina, y tuvieron ocasión de ver la indicada mejora y otras varias, que acogieron con aplauso unánime. Después de hecha entrega de ellos, pudieron apreciarlas mejor aun, y convencerse mas y mas de los grandes sacrificios que me habían costado, en consideración á los cuales acordó V.E. en 1.861, hacerme entrega de una cantidad á cuenta de la fijada en la contrata; y considerandose sobradamente y garantido con el importe de dichas mejoras, según se sirvió espresarle claramente, acordó también en 1.862, que se me entregasen los 4.000 \$ restantes aun de la indicada cantidad fija que se había estipulado, si bien este último pago dejó de tener efecto porque el Ecsmo. Sor. gobernador no estimó conveniente autorizarlo, fundado en que ni habían sido aprobados los planos todavía, ni siquiera dirigidos á aquel Gobierno para su revisión á la superioridad, ni era admisible el importe de las mejoras en sustitución de la garantía convenida y expresada en la contrata, *por no poder considerarse de abono, si las había introducido motu proprio y solo para mayor lucimiento de mi trabajo.*

Casi dos años mas han transcurrido desde aquella fecha, Ecsmo Sor., y ni la indicada resta me ha sido entregada aún, ni menos he percibido hasta ahora remuneración alguna por mis trabajos extraordinarios y por los cuantiosos desembolsos que estos me han ocasionado. Semejante estado de cosas acrecienta cada dia mas el mal estado de mis intereses, y me conduce á una ruina cierta, tanto mas lamentable, en cuanto debe su origen al supremo esfuerzo con que secunde las previsoras miras de V.E., poseido de la noble ambición de ofrecerle unos planos tan acabados y ricos en detalles, cual cumple á la importancia siempre creciente de Barcelona, ascendiendo muchísimo de los que exigía la legislación entonces vigente.

V.E. ha podido ya juzgar si he logrado ó no mi objeto. Una comisión facultativa, por V.E. nombrada, y cuya imparcialidad sobre ser notoria, esta garantida

por la resultancia de espediente, y una corporación respetable, la mas competente de la Provincia sin contradicción alguna, han emitido su juicio acerca del mérito de la obra, y por cierto que no es posible hacerlo en términos mas satisfactorios para V.E. ni mas lisonjeros para mi. Aun á riesgo de pecar de inmodesto, he de pedir á V.E. apremiado como lo estoy por la dura ley de la necesidad, que me permita citar algunos fragmentos de su respectivo dictamen en corroboración de mi aserto.

«No era nuestra misión, dice la espresada comisión facultativa, comprobar la exactitud de los antedichos trabajos; pero á pesar de ello, justo es consignar que, comparando con ellos los resultados por nosotros obtenidos en algunas operaciones que teníamos hechas en varias ocasiones, ejerciendo nuestra profesión, hemos encontrado entera conformidad; y por otra parte creemos que es garantía de exactitud, no solo el reconocido celo é infatigable actividad del arquitecto D. Miguel Garriga, si que tambien la existencia de los datos y cálculos que contienen los mencionados tomos; de otro modo ó estos no se hubieran hecho, ó cuando menos han de ser prueba irrecusable del rígido sistema adoptado por el autor, para que el enlace y recíproca trabazon de la memorada red de triángulos, así en el polígono general como en los parciales y particulares, hicieren advertir desde luego, por insignificante que fuese, cualquier lunar ó defecto, en lo que es dado apreciar á la naturaleza humana. El cúmulo de datos, estudios y multiplicadas operaciones de comprobación, que en desempeño de tan importante cometido, no ha dejado de verificar el arquitecto D. Miguel Garriga, demuestran su reconocible y laudable celo, y tambien que en su constante afán no ha perdonado medir ni fatiga á fin de obtener, en lo posible, todas las garantías imaginables hasta persuadirse de haber alcanzado la mas completa exactitud. Por estas razones, la Comisión cree que se le han facilitado datos sumamente apreciables y cuanto podía apetecer para poder obrar con entero conocimiento de causa en las rectificaciones y mejoras que ha propuesto, y para poder oponerse á otras mediante detenidas discusiones, que aunque pocas en número, no ha creído deber admitir, propuestas y aun trazadas por el arquitecto autor de los planos. La Comisión se complace en asegurar á V.E. que es muy probable no exista población alguna en donde esta clase de trabajos esté mas detallada que en Barcelona, por lo cual cree justo rendir un homenaje aprobatorio al arquitecto municipal que los ha dirigido, por la constancia, celo é inteligencia tan grandes como los que mas en el desempeño del cargo que se le confirió». «Ha visto con complacencia, añade la citada Comisión, que las comunicaciones generales tan necesarias desde el puerto hasta el interior y las transversales respecto de aquellas, se han obtenido con el menor número de sacrificios de terreno y con el máximo de importancia propia rectificando, ensanchando y prolongando en lo que ha sido necesario, algunas calles ya existentes, es decir, aprovechando las circunstancias dignas de ser atendidas, habiendose obtenido satisfacer la necesidad de la circulación facil y espedita, en todas direcciones». «Aunque pocas, continua, algunas han sido las ocasiones

en que no ha estado conforme la Comisión con lo propuesto por el arquitecto municipal, lo cual se hace notar en los planos, viniendo trazadas con líneas de color de carmin llenas, las rectificaciones y proyectos en que ha habido plena conformidad, y solamente con punto ó trazos de línea aquellas en que no ha sido posible acordar».

En cuanto á la Academia de Bellas Artes de este Distrito, bastará decir que despues de hecho el justiprecio de los trabajos no comprendidos en contrata, en virtud de la consulta que V.E., declarandose incompetente para ello, tuvo á bien hacerla en 26 de Noviembre de 1.862, concluye en ilustrado informe en los siguientes términos.

«La Academia, al hacer la valoración anterior, no ha podido menos de sentir que algunos de los planos que por en escala tienen mayor interés y han sido remitidos por V.E. para ilustrarla, venga simplemente en borrador, ya que de no ser así y puestos en limpio, aparecerian cual conviene á la claridad, al decoro é importancia del trabajo, aun cuando esto hubiera de dar lugar á un coste mayor. Barcelona podria en este caso lisongearse de tener una obra que al paso que honraria la época de la administración de V.E. redundaria en considerable aumento del valor é interés del archivo municipal».

Ni una palabra hay que añadir con respecto al mérito, perfección é importancia de mi obra; ni un elogio propio sentiria bien en mis labios, ni tendria valor cuanto dijese, despues que personas tan entendidas y una Academia tan competente han emitido el juicio que V.E. acaba de oir. Además V.E. mismo ha tenido, no pocas veces, frases muy lisongeras para mi, refiriendose á los planos, frases que han sido el corolario de aquella imparcial censura, y en el espediente debe constar el honor que ha dispensado á mis trabajos, y la satisfacción, para mi, altamente grata, con que se ha dignado acogerlos.

Si, pues, el levantamiento de los planos de esta Ciudad, dispuesto por el gobierno de S.M. en 1.846, instado de continuo por la Primera autoridad de la Provincia, por V.E. anhelado vivamente y procurada su adquisición por distintos medios, aunque sin exito, antes de 1.855, ha sido siempre una necesidad cada día más urgente y por todos reconocida, si al celebrar en dicho año el contrato con V.E., al efecto de llenar aquel vacio, quedó espresamente consignado, que á mas del precio *que se fijó en 12.500 \$, por un plano simplemente arreglado á la Real orden mencionada, se me entregase la remuneración mas justa y mas prudente, por el doble trabajo que me proponia verificar, contando detalles que prescritos en la misma*, si al ratificarle en 1.856, quedó convenido que además de cumplir las prescripciones de dicha Real orden, llevaria los requisitos prevenidos por el cuerpo provincial, y que aun cuando no por ello se alterase la cantidad fija anteriormente señalada, *debia entenderse sin perjuicio de la gratificación que á su tiempo acordase V.E., á juicio de la Academia, según la*

importancia y perfección de los trabajos; si al darse la última mano á la contrata en 1.859 se me relevó de la obligación de inmiscuirme en el costoso cuanto difícil deslinde interior de los predios urbanos de propiedad particular y sin embargo de ellos, este interesante, dato apetecido por V.E. recomendado reiteradamente por la Academia y conocidamente útil para la reforma de la Ciudad, me lo he procurado con inquebrantable constancia, venciendo obstáculos que todos creíamos insuperables, sin retroceder ante consideración alguna ni reparar en la enormidad de los compromisos que me imponía, trabajando sin descanso día y noche con visible menoscabo de mi salud, impulsado por el deseo de satisfacer una manifiesta aspiración de V.E., si he dado cima á mi obra con esta y las demás mejoras que eran asequibles, no motu proprio y solo para mayor lucimiento mio sin acuerdo previo ni asentimiento de V.E., sino por el contrario con su beneplácito expreso y de conformidad, con sus previos acuerdos, que me estimularon á introducir todas aquellas que sirviesen de complemento de una obra perfecta y bien acabada, si al escederme de las obligaciones que me imponía el contrato bilateral, llené por consiguiente los deberes de un pundoroso facultativo amante de su país y ardiendo en deseos de acrecentar la riqueza del archivo municipal de una ciudad tan gloriosa en el pasado, tan culta y ávida de progreso hoy y de tantas experiencias para el porvenir; si han merecido mis trabajos el mas brillante concepto y los mas colmados encomios, no solo de una Comisión elegida por V.E. y compuesta de tres facultativos de conocida reputación, imparcialidad y buen criterio, sino tambien de la Academia de Bellas Artes, cuya competencia en la materia no admite contradicción; si consultó V.E. liberrimamente á la misma Academia para que le ilustrara acerca del valor que debiese satisfacerme por los trabajos á que no venia obligado, consulta tanto mas procedente y tanto mas digna de V.E., en cuanto era el medio mas justo, mas equitativo, imparcial y lógico de llevar á cumplimiento sus propios acuerdos, ó sea la entrega de la remuneración á que me hubiese hecho acreedor, según el mérito, perfección é importancia de mas trabajos que por ser tan superiores á los ordinarios, por requerir conocimientos muy especiales, y por deber buscarse en ellos mas bien el acierto y la perfección artístico científica que una economía cualquiera, ni podían apreciarse á priori, ni mucho menos someterse á una licitación pública; si por otra parte la cifra total del justiprecio practicado por aquella ilustrada Corporación y la cantidad fija que figura en la contrata, distan por punto, muchísimo, aun, de la suma en que los arquitectos municipales presupuestaron en 1.849 unos planos que requerían trabajos infinitamente menores que los que he tenido la honra de someter á la recta consideración de V.E. y si por último, desde la entrega de mis planos han transcurrido mas de tres años, durante los cuales mi situación se ha agravado, por efecto de los crecidos premios que he tenido y tengo que sobrellevar todavia, los cuales aumentan rapidamente mi deuda, hasta el extremo de colocarme al borde de una ruina completa; no llevará V.E. á mal que crea llegada la hora de recibir el premio de mis fatigas, sinsabores y desvelos, antes bien con plena confianza acudo hoy á V.E., y espero que considerandome digno de su mas benévola atención, tendrá

á bien pedir con urgencia la autorización correspondiente para el pago del importe de los trabajos no comprendidos en contrata, con arreglo al indicado justiprecio. Suplico respetuosamente á V.E. que así se sirva acordarlo, y que al propio tiempo interponga su poderoso valimiento para acctivar el despacho de este asunto *de interés público y particular á un tiempo, rogando* á su vez al Escmo. Sor. Gobernador Civil, con vivísimo encarecimiento y decidido empeño, que se digne remitir al Gobierno de S. M., con arreglo á lo prescrito en la Real orden precitada, los planos que se le pasaron en Abril de 1.863 por acuerdo de V.E.; con lo cual se llenara el doble objeto de que luzca pronto el día en que pueda cesar la azarosa situación en que me hallo sumido y que tanto compromete al porvenir de mis hijos, y de que puedan, V.E. y Barcelona entera, tener sin mas tardanza un dato fijo de que partir para evitar los conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de los antiguos, lo que, más que otra alguna, interesa á esta numerosa población, cuyas calles son tortuosas y estrechas, y en la cual se promueven, sin cesar, reclamaciones acerca de la alineación de las casas, por falta de aquel dato indispensable, sin el cual, no hay, en este ramo, mas que un confuso laberinto, perjudicial á los intereses públicos no menos que á los privados.

Dios que á V.E. m. a.

Barcelona 10 Marzo de 1.864

El arqtº mpal.

M. G. y R.

Escmo. Ayuntamientº Constitucional de Barcelona

APROBACION DE REAL ORDEN

El Escmo Sr. Gobernador Civil de esta provincia con oficio de 29 de Setiembre último me dice lo siguiente.

«El E. Sr. Ministro de la Gobernación con fecha 11 del actual me comunica la Real Orden siguiente. Remitido á informe de la Real Academia de las tres Nobles Artes de Sn. Fernando el espediente relativo al levantamiento del Plano de esa Capital con el estudio de las reformas de sus alineaciones, con fecha 10 de Mayo último ha consultado lo siguiente. Esta Academia ha examinado minuciosa y detenidamente el voluminoso espediente relativo al levantamiento del plano de la Ciudad de Barcelona con el estudio de las reformas de sus alineaciones y demás documentos que le acompañan, y oído el parecer de su sección de Arquitectura ha adoptado por suyo el informe de la misma que es el siguiente. La sección de Arquitectura se ha ocupado en el exámen del espediente relativo al plano geométrico de la Ciudad de Barcelona con los antecedentes que le son anejos, y que por el Ministerio de la Gobernación se ha venido á nuestra Academia para que emita su informe.

De los antecedentes de este asunto resulta que en Real Orden de 25 de Junio de 1.846, se mandó levantar los planos geométricos de las poblaciones de crecido vecindario con el fin de estudiar su reforma interior para evitar los conflictos que ocurren cuando van á construirse edificios de nueva planta y por dar al plano general de alineaciones de debida correlación y enlace difíciles de lograr con rectificaciones parciales de calles determinadas. El Ayuntamiento de aquella Capital instruyó espediente con intervención de la Diputación Provincial, del Gobierno Civil y de la Academia de Bellas Artes de aquella Ciudad para la realización del mencionado trabajo, que encargó definitivamente, mediante un contrato y bajo condiciones que se estipularon al Arquitecto D. Miguel Garriga y Roca que habia ofrecido ejecutarlo por el precio de Veinte y Cinco mil Escudos (doscientos cincuenta mil reales) precio el mas bajo de los consignados en el espediente obligandose á ampliar el número de los estudios que debia ejecutar si bien con la promesa de abonarle el mayor valor que por ello tuviese la obra á causa de la importancia de las adiciones verificadas.

Compónese el mencionado proyecto de la memoria, planos y tomos relativos á las operaciones y cálculo del levantamiento del plano.

La memoria la componen diferentes cuadernos numerados, cuyos epígrafes ó títulos son los siguientes:

1º y 2º Planos de Barcelona que contienen el índice de los documentos que se acompañan, la exposición del Arquitecto Dn. Miguel Garriga al Ayunta-

miento de Barcelona, remitiéndoles sus trabajos y la Introducción á la Memoria.

- 3º Objeto del plano.
- 4º Tramites legislativos y Administrativos.
- 5º Historia antigua y moderna de Barcelona, principalmente en lo que concierne á su engrandecimiento y desarrollo con una relación del escudo de armas, blason de la Ciudad.
- 6º Importancia de la Ciudad.
- 7º Noticias locales, estadísticas y higienicas.

Se advierte, que esta parte no se presenta por no haberse facilitado por las oficinas los datos necesarios al Arquitecto.

- 8º y 9º Topografía de la Ciudad de Barcelona y sus afueras y descripción geológica del terreno que ocupa el casco de la misma.
- 10º Memoria descriptiva del plano topográfico-geométrico de la Ciudad de los Condes, Capital del antiguo Principado de Catalunya con las rectificaciones y mejoras exigidas por la Real Orden de 25 de Julio de 1.846 levantado con arreglo á sus bases acordadas por el Escmo. Ayuntamiento en 18 de Diciembre de 1.855 con las modificaciones establecidas por la Escma Diputación provincial en 26 de Enero de 1.859.
- 11º Tiempo invertido en las operaciones del plano de esta Ciudad.
- 12º Estudio demostrativo de la población dividida en distritos, barrios y manzanas con especificación de las plazas, paseos, jardines y calles, numeración de los edificios públicos pertenecientes á la Administración Civil, militar, eclesiastica, beneficencia y seguridad pública, con separación de la superficie, beneficencia y seguridad pública, con separación de la superficie parcial y total (se advierte que esta parte no se presenta por no haberse facilitado los datos necesarios por las oficinas al Arquitecto).
- 13º Consideraciones generales. Tampoco se presenta esta parte por idénticas razones á las del número anterior.
- 14º Memoria descriptiva del proyecto general de alineaciones y mejoras de Barcelona.
- 15º Conclusión.

Se advierte que no se presenta por carecer el Arquitecto autor, de datos para efectuarlas.

- 16º Estados de las mejoras propuestas en el informe de la Comisión facultativa.
- 18º Observaciones al plano geométrico hechas por los propietarios.
- 19º Informe acerca de las reclamaciones sobre la reforma.

Se acompaña tambien un tomo con el otro ejemplar de la memoria relativa al proyecto de reforma ó sea al cuaderno de la memoria general señalado con el 14.

Un tomo con los cálculos y el plano de las operaciones para la medición del polígono del perímetro exterior y la triangulación general interior. Los planos son doce según su numeración á continuación.

1º Plano de Barcelona en escala de 1 por mil con el título de Plano de Barcelona con el trazador del relieve del terreno y construcción del mismo. Están representadas las curvas de nivel de medio en medio metro, las calles y plazas con sus nombres y los ejes de aquellas que se han sucedido para levantar el plano.

2º Plano de la Barceloneta y los muelles del puerto en escala de 1 por mil. Están representadas las curvas de nivel de medio en medio metro; la numeración de las casas y la planta de los edificios públicos.

3º Plano de Barcelona y Barceloneta y el puerto en escala de uno por doscientos. Están representadas las curvas de nivel de metro en metro las calles y plazas con sus nombres; la numeración de las casas, el deslinde de los solares y la representación de las superficies descubiertas, la supresión del estado de las fincas, por el rayado y tinta especial de cada uno de los tres casos que se consideran, las plantas de los edificios públicos y las líneas de la reforma del autor del proyecto y de la Comisión de Arquitectos que lo han informado.

4º Plano del distrito ó zona primera en escala de 1 por 500 en las calles y fileras con sus nombres, la numeración de las manzanas y barrios, las líneas que representan, las alcantarillas, las galerías, en algunas calles se han construido para la conducción de agua y la tubería del gas, y las líneas de reedificación de las calles y plazas y apertura de otras nuevas.

5º Plano del distrito ó zona segunda. Igual en todo al anterior.

6º Plano del distrito ó zona 3ª. Igual en todo al primero.

7º Plano del distrito ó zona 4ª. Igual en todo al anterior.

8º Plano del distrito ó zona 1ª en escala de 1 por dos mil, con las líneas medidas y calculadas para las operaciones del levantamiento del plano, los nombres de las calles, cuyos ejes se han sucedido y la numeración de las manzanas y barrios.

9º Plano del distrito ó zona 2ª. Igual al anterior.

10º Plano del distrito ó zona 3ª. Igual al anterior.

11º Plano del distrito ó zona 4ª. Igual en todo al anterior.

Hay además otro plano que contiene la parte comprendida entre Atarazanas y la Ciudadela, desde la calle Ancha y el Borne al mar, con el deslinde de los solares y de la superficie descubierta y con las curvas de nivel. Siguen después: Un tomo con las operaciones y cálculos relativos al levantamiento geométrico de uno de los distritos acompañándose los planos de estas operaciones, correlativo al citado con el nº 19. Un tomo con, los estados de las superficies de las calles y manzanas de otro de los distritos. Ocho planos de las plantas de varios edificios públicos de la Ciudad en escala 1% y 1 por doscientos cincuenta. Siete planos de las plantas de varias manzanas con la representación de las operaciones practicadas. Y se manifiesta por el Sr. Garriga que no se remiten todos los documentos análogos á los expresados, referentes á los demás distritos de la Ciudad por creer que estos son suficientes para dar una idea clara de los trabajos practicados.

Resulta así mismo que además de haber cumplimentado dicho señor las condiciones acordadas por la Diputación y el Gobernador de la Provincia, ha introducido en su trabajo las mejoras siguientes.

La adición al plano de los terrenos inmediatos á la Ciudad, los fuertes de la Ciudadela y Atarazanas, el terreno que ocupaba la fortificación el glasis y el camino de Ronda. El plano de las obras subterráneas de cloacas, cañerías de agua y de gas con la configuración del terreno.

El plano de la Barceloneta en escala de 1 por 500 cuyo plano va igualmente comprendido en el plano general. La formación del plano general en escala del 1 por mil en lugar de la prefijada que era uno por mil doscientos cincuenta. El deslinde de todos los predios urbanos estensivo á los patios, jardines y huertos. La traza de las plantas de los edificios públicos en los planos parciales de cuatro distritos ó zonas.

COMISIÓN DE ARQUITECTOS NOMBRADA PARA COMPROBAR LA MEDICIÓN Y BASES GENERALES Y SISTEMA ADOPTADO

Consta además por testimonio debidamente autorizado por el Alcalde Corregidor y Secretario del Ayuntamiento de Barcelona legalizado por dos notarios que aquel Ayuntamiento nombro en Octubre de 1.857, una comisión especial compuesta de los Arquitectos D. Juan Soler y Mestres y D. José Casademunt auxiliados por el Arquitecto de Hacienda D. Carlos Gauran y otros varios facultativos para que comprobasen la medición del polígono en que el Sr. Garriga había inscrito el casco de la Ciudad y verificasen así mismo la exactitud de las demás operaciones del espresado levantamiento resultando de la copia del dictámen que emitieron contenido en el testimonio citado y que obra en el expediente que el Sr. Garriga había ejecutado sus trabajos con el debido acierto.

El proyecto de reforma fue ecsaminado además por una comisión nombrada al efecto y compuesta de tres Arquitectos, la cual despues de revisar los planos y documentos anejos al proyecto manifiestan tambien haber podido comprobar la exactitud de estos trabajos comparandolos con algunos resultados que obraban en su poder como fruto de operaciones llevadas á cabo en ejercicio de la profesión reconociendo en el autor un laudable celo por no haber perdonado fatiga para obtener en lo posible todas las garantías imaginables hasta persuadirse de haber alcanzado la más completa ecsactitud.

COMISIÓN NOMBRADA PARA EXAMINAR LA REFORMA

Añade dicha comisión que se complace en asegurar que es muy probable no ecsista población alguna en donde esta clase de trabajos este más detallada que en los hechos en Barcelona, por lo cual cree justo rendir un homenaje de aprobación al Arquitecto que los ha dirigido por su constancia, celo é inteligencia en el desempeño del cargo que se le confió. Algunas de las reformas propuestas por el Arquitecto Sr. Garriga no merecieron sin embargo la aprobación de los individuos de esta Comisión, cuyas divergencias han sido marcadas en los planos con lineas de puntos ó trazos de carmin; esplicación ademas en la columna de observaciones de los estados los motivos en que se fundó la propuesta y lo que la negativa ó divergencia. El Arquitecto Provincial á quien se pasaron tambien estos trabajos para que emitiera su opinión, escuso darla reclamando se presentasen con arreglo á la instrucción de 19 de Diciembre de 1.859, disposición posterior á la en que se mandaron ejecutar estos estudios y para los cuales no podia considerarse como obligatoria la citada Instrucción. Consta ademas que la Academia de Bellas Artes de aquella Provincia dió dictamen emitido á solicitud de aquel Ayuntamiento encomiando la obra y justipreciando el abono que debia hacerse al autor del proyecto por los trabajos adicionales á que no venia obligado por la antedicha contrata y los males de aquella corporación

INSPECCIÓN DEL ARQUITECTO DE PROVINCIA

JUSTIPRECIO DE LA ACADEMIA

DICTAMEN DE LA SECCIÓN 3ª Y MISMO AYUNTAMIENTO

Y finalmente visto el dictámen de la sección 3ª del mismo Ayuntamiento y la comunicación dirigida por dicha Municipalidad al Gobernador de la Provincia en 28 Abril del propio año, pidiendo la aprobación de los planos por la superioridad y manifestandose satisfecha del mencionado trabajo y en virtud del favorable y lisonjero juicio emitido por la espresada Comisión facultativa y

por la Academia de Bellas Artes, y en virtud de la adhesión que merecieron, toda vez que espuestos al público según estaba prevenido, solo causaron poquisimas reclamaciones, la sección considera al formular su dictámen que los trabajos consultados forman tres secciones que pueden clarificarse en la forma siguiente.

1º Levantamiento del plano del Casco de Barcelona con arreglo á las condiciones de la contrata celebrada y á la legislación vigente.

2º Trabajos adicionales efectuados por orden y cuenta del Ayuntamiento entre ellos el del barrio marítimo de Barceloneta arreglado también á la legislación vigente.

3º Estudio de reforma de Barcelona y barrio marítimo de la Barceloneta censurado por una Comisión de Arquitectos que al efecto y oportunamente nombró dicho Ayuntamiento. Aun prescindiendo de los dictámenes de que queda hecho mérito, sobre la ecsatitud y precisión de las operaciones geométricas en que se han fundado el levantamiento del plano, dictámenes emitidos por comisiones competentes compuestos de arquitectos que desempeñan diferentes cargos oficiales, con reputado buen nombre; la sección opina que debia servir de garantia suficiente el celo y exactitud demostrada por el autor del proyecto en el largo ejercicio de su profesión y en los cargos oficiales que ha desempeñado, ni que pueda predisponer á la Academia para sospechar haya cometido faltas que desvirtuen el trabajo que ha llevado á cabo con inteligencia reconocida. Además de que semejante tendencia de sospecha de ecsatitud llevaria á la Academia á tener que proponer una repetición de los trabajos ejecutados para su comprobación, lo que considera inconveniente así económicamente como bajo el punto de vista de la honra profesional de su autor que debe ser su principal garantia.

OPINION DE LA REAL ACADEMIA DE SAN FERNANDO

La falta de los Capítulos de la memoria que el Sr. Garriga manifiesta no haber podido redactar por no habersele suministrado los datos correspondientes en que habia de apoyar sus estudios, entiende la sección que no debe ser obstáculo para el abono de la cantidad estipulada en el contrato maxime cuando, ademas de no haber dependido de su voluntad, no son de índole facultativa, y el Ayuntamiento puede adquirirlos sin dispendio alguno de las dependencias que deben facilitarlos.»

ANNEX 4

PROJECTE D'UN BULEVARD O PASSEIG
DE CIRCUMVAL·LACIÓ DE BARCELONA:

1863

(IMH-Entitat 1-8 caixa 1.7)

PROYECTO
DE UN
BOULEVARD O PASEO DE CIRCUNVALACIÓN
DE BARCELONA,
CON ARREGLO Á LAS BASES PRESCRITAS
EN LA
REAL ÓRDEN DE 15 SETTEMBRE
DEL
Año 1862.



BARCELONA.



ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ,
PASAJE DE ESCUDILLERS, N.º 4.
1863

PROYECTO

DEL BOULEVARD Ó PASEO DE CIRCUNVALACION

DE LA

CIUDAD DE BARCELONA.

DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN A ESTE PROYECTO.

- 1.º Comision dada por el Excmo. Ayuntamiento á los arquitectos municipales.
- 2.º Copia de la Real órden de 15 de setiembre, que prescribe las bases á que los mismos debían atenerse en el estudio del Boulevard y plaza, y conservacion del paseo de San Juan.
- 3.º Oficio de contestacion acompañatorio de los indicados estudios.
- 4.º Memoria y parte económica.
- 5.º Estado detallado y demostrativo de la superficie que del camino de Ronda, carretera de Sarriá, Riera de Malla y otros terrenos de uso comun, ocupan las manzanas edificables.
- 6.º Plano general dividido en dos secciones, la del Norte y la del Sud, incluso el primer proyecto de Boulevard.
- 7.º Perfil transversal del paseo de circunvalacion y de la gran alcantarilla.
- 8.º Perfil longitudinal de núm. 1, letras A' B, en el curso de desvío á la gran alcantarilla que dirige las aguas fuera del puerto.
- 9.º Perfil longitudinal de núm. 1, letras A' B, entre el mar y la salida de la calle de San Pablo, sobre el eje del boulevard del O. ó San Beltran, con sus correspondientes perfiles transversales, n.º 1.
10. Perfil longitudinal de núm. 2, letras BC, entre la salida de la calle de San Pablo y la de San Antonio, boulevard del O. ó sea de Monjuich, con sus correspondientes perfiles transversales, números 2, 3 y 4.
11. Perfil longitudinal de núm. 3, letras C, D, entre la puerta de San Antonio y calle de Valldoncella, boulevard del O.
12. Perfil longitudinal núm. 4, D, E, entre Valldoncella y la plaza de la Universidad, con sus correspondientes perfiles transversales, núm. 5.
13. Perfil longitudinal E, F, núm. 5, entre el punto anterior y paseo de Gracia, boulevard del N. con sus perfiles transversales, núms. 6 y 7.
14. Perfil longitudinal F, G, núm. 6, entre el punto anterior y el de interseccion con una calle del ensanche, detrás de Junqueras, boulevard del N., con sus perfiles transversales, núms. 8 y 9.
15. Perfil longitudinal G, H, núm. 7, entre el anterior y los molinos, en que termina el boulevard del N., con sus perfiles transversales, núm. 10.

16. Perfil longitudinal H, J, núms. 8 y 9, entre el anterior y salida de la calle de la Princesa, boulevard del E., con sus perfiles transversales, núms. 11 y 12.

17. Perfil longitudinal J, K, núm. 10, entre el anterior y la prolongacion del eje del paseo de la Aduana, boulevard del E., con sus correspondientes perfiles transversales, núm. 13.

18. Perfil longitudinal K, L, núm. 11, entre el anterior y el punto de interseccion con el paseo de D. Carlos, boulevard del E., con los perfiles transversales, núm. 14.

19. Perfil longitudinal L, M, núm. 12, entre el anterior y la salida de la calle de San Juan, boulevard de la Barceloneta, ó sea el llamado Paseo Nacional, con los perfiles transversales, números 15 y 16.

20. Perfil longitudinal M, N, núm. 13, entre el anterior, y el mar, boulevard de la Barceloneta, con los perfiles transversales, núm. 17.

21. Perfil longitudinal II', núm. 8, entre la plaza Oriental y la prolongacion hácia el eje de la calle de la Princesa destinada al emplazamiento de la gran alcantarilla.

22. Perfil longitudinal letras I' J', núm. 9, entre el punto anterior y la prolongacion del eje del Paseo de la Aduana.

23. Perfil longitudinal J' K' núm. 10, entre el punto anterior y el paseo de D. Carlos.

24. Perfil longitudinal K' L' núm. 11, entre el punto anterior y la playa junto al Gasómetro.

Barcelona 10 de noviembre de 1862.—Los Arquitectos municipales, *Miguel Garriga y Roca*.—*José Fontseré*.

AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE BARCELONA.

Consecuente á la Real orden de 15 de setiembre último, de que es adjunta copia literal, y á lo acordado por el Excmo. Ayuntamiento en sesion de 6 de los corrientes, se servirá V., en union del otro arquitecto municipal D. José Fontseré, proceder sin levantar mano á los estudios convenientes para el trazado del paseo de circunvalacion ó boulevard en los términos prevenidos en dicha Real orden, y los demás que la misma menciona; prometiéndome que en el desempeño de este cometido, de suyo delicado é importante, procederá V. con todo celo é interés, como sus conocimientos y la posicion de esta Municipalidad demandan, y como corresponde para que el vecindario de Barcelona obtenga sin obstáculos ni dificultades esa mejora de utilidad reconocida.

Dios guarde á V. muchos años. Barcelona 8 de octubre de 1862.—El alcalde corregidor, *José Santa-María*.—P. A. de S. E. *José María Ferrés*, secretario.—Sr. D. *Miguel Garriga y Roca*.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BARCELONA.

Excmo. Sr.—El Excmo. Sr. Ministro de la Gobernacion, en Real orden de 15 del actual recibida por el correo de hoy, me dice lo que sigue:—He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido con motivo de la esposicion que en 14 de enero último elevó el Ayuntamiento de esa capital, solicitando que se modifique el plano de ensanche aprobado para la misma, en la parte relativa á que se conserve el paseo de San Juan, se establezca una plaza á la salida de la puerta de Isabel II, y se forme un paseo ó boulevard de sesenta metros de latitud que circunde el perímetro de la actual ciudad. En su vista, oido el dictámen de la Junta consultiva de Policía urbana y Edificio públicos, S. M. se ha dignado autorizar al espresado Ayuntamiento para que, valiéndose de los facultativos que tenga por conveniente, desarrolle y presente dentro del improrogable término de dos meses un estudio de las indicadas modificaciones, bajo las precisas y únicas bases de que conservándose el paseo de San Juan, y estableciéndose una plaza en las afueras de la puerta de Isabel II.

tenga el nuevo paseo ó boulevard cuarenta y cinco metros de latitud; cuyos estudios deberán comprender todos los detalles precisos para su enlace con las calles de la antigua y nueva poblacion, y para dar á conocer con toda claridad el deslinde de todos los terrenos del Estado y los que de estos han adquirido ya los particulares. Al mismo tiempo S. M. ha tenido á bien resolver, que como dicha reforma podrá causar perjuicios á la Hacienda y á los particulares que han comprado los solares vendidos por esta, proponga el mismo Ayuntamiento, dentro tambien del espresado término de dos meses, los medios eficaces de indemnizar á los compradores, de los metros cuadrados de terrenos de que han de ser espropiados, y obtenga del Ministerio de Hacienda su conformidad por la menor superficie de terrenos que resulten enagenables, ó procure los medios de indemnizacion, caso de que sea necesario proceder tambien á la espropiacion respecto de los citados terrenos. Lo que de Real orden digo á V. E. para su conocimiento, el del Ayuntamiento de esa capital y demás efectos.—Lo que traslado á esa Corporacion para su inteligencia y efectos consiguientes; en el concepto de que como la inserta resolucion puede en un término breve dar lugar á que el boulevard en proyecto venga á sustituir á la via de circunvalacion aprobada con el plano de ensanche, y en este caso serian estériles los gastos que se hicieren en la cloaca mandada construir en ella por mi decision de antes de ayer, he determinado que se suspendan los trabajos empezados con este objeto, aplazándose para cuando, evacuadas las diligencias que esa Corporacion tiene el encargo de practicar, pueda procederse de una manera decisiva y permanente en unos trabajos de tanta importancia.

Dios guarde á V. E. muchos años. Barcelona 20 de setiembre de 1862.—*Ignacio Llasera y Esteve*.—Al Excmo. Ayuntamiento de esta capital.—Es copia.—*José María Ferrés*, secretario.

Escmo. Señor:

Llenando los infrascritos la delicada mision que V. E. se dignó conferirles con oficio de 8 del pasado octubre, tienen el honor de presentarle su trabajo ya concluido, creyendo haberse atemperado á las prescripciones de la Real órden de 15 de setiembre último, á las patrióticas y tutelares miras de esa ilustrada Corporacion, y á lo que cumple al lustre, interés y porvenir de Barcelona acerca las mejoras de que trata la citada comunicacion.

V. E. se convencerá del celo y buenos deseos de los que suscriben, si considera lo árduo de la tarea á que han dado cima en el breve tiempo transcurrido, formando un nuevo proyecto de Boulevard, con la planta geométrica de una gran zona de la ciudad, perfiles longitudinales y transversales, trazados en combinacion con el plano general de ensanche aprobado, y consiguientes detalles, todo sujeto á las correspondientes escalas insiguiendo la vigente legislacion, y á las bases concretas de la citada Real órden; acompañando además las memorias esplicativas y estados que demuestran la compensacion ó indemnizacion de los solares y construcciones que resultan afectadas por el nuevo Boulevard en los terrenos del Estado, y para comparacion, en igual escala, el plano aprobado por V. E. en 7 de agosto de 1860 á que dicha disposicion alude.

Sin perder de vista las esenciales indicaciones de ornato y conveniencia, han procurado reducir á términos acomodados y realizables el proyecto que someten á la aprobacion de V. E., deseando haber tenido el acierto de llenar cumplidamente el objeto, y de corresponder á la confianza que se ha dignado V. E. dispensarles.

Dios guarde á V. E. muchos años. Barcelona 10 de noviembre de 1862.—El arquitecto municipal, *Miguel Garriga y Roca*.—El arquitecto fontanero, *José Fontseré*.—Escmo. Ayuntamiento constitucional de Barcelona.

MEMORIA DESCRIPTIVA

SOBRE

modificaciones en el plano general de ensanche de la ciudad de Barcelona; y proyecto de un paseo ó boulevard de circunvalacion, con arreglo á las bases prescritas en la Real orden de 15 setiembre de 1862.

Para ya no volver pasaron los dias de pavor y luto de las recientes inundaciones que afligieron á la segunda poblacion de España, causando las desgracias é incalculables perjuicios que todavia estamos deplorando.

La Real orden de 15 de setiembre de este año, ha venido oportuna y acertadamente á facilitar los medios de solucion del problema complicado que mantenía en pié la alarma y la agitacion, hijas de aquellos sucesos aciagos, y aplazaba el término de cuestiones por cuyo pronto desenlace se interesaban á la vez el decoro del Municipio, el público ornato y la seguridad del vecindario en sus personas y propiedades.

A premiaba una resolucion que á un tiempo mismo hiciese desaparecer el feo aspecto de escombros, hondonadas y ruinas que han venido á sustituir al odiado cinto de piedra que nos oprimia, y evitase radicalmente para lo sucesivo la reproduccion de conflictos y catástrofes resultantes del desborde de las aguas llovedizas, construyéndoles un conveniente desagüe por entre un suelo debidamente nivelado y regularizado. Era ya imprescindible que cesase esa interinidad tan ofensiva á los ojos, como funesta en sus resultados, y cuya permanencia desde el año 1854 parecia una acusacion perenne contra todos los agentes de la Administracion, dando lugar á dudarse del buen celo de las autoridades.

Todo lo allana, todo lo concilia la soberana resolucion, digna de sincero aplauso, por la cual se autoriza al Excmo. Ayuntamiento para modificar el plano general de ensanche, tomando por bases la conservacion del paseo de San Juan (único que posee la ciudad condal), la creacion de una plaza en las salidas de la Rambla y plaza de Santa Ana (punto céntrico y el de mas confluencia entre la ciudad antigua y la nueva), y la formacion de un paseo ó boulevard de circunvalacion de 45 metros de latitud.

Este nuevo título tendrán á la gratitud de los barceloneses, su idolatrada reina D.^a Isabel II y el sábio Gobierno de S. M.—Resuelto queda el problema de interés vital para Barcelona, y satisfecha en gran parte la aspiracion general y notoria de sus habitantes.— Consigue por fin un triunfo, que es á la vez el merecido premio de su constante celo, de sus árdusos desvelos y de la firmeza de sus convicciones, nuestro Excmo. Ayuntamiento, que conocedor de las verdaderas necesidades de esta capital y fiel intérprete del sentimiento público en la localidad por él administrada, ha reclamado con perseverancia incontestable, sin tregua ni descanso, que se introdujese en el plano aprobado la tan deseada mejora, destinada á llenar un vacío que ponía en evidencia su comparacion con el concienzudo programa publicado para el certámen que abrió en su día el Municipio, sobre proyectos de ensanche de la ciudad, despues de consultadas al efecto las corporaciones mas notables y competentes.

Son tan sencillas como trascendentales y asequibles por su facilísima ejecucion, las modificaciones que vamos á describir, en el plano á que el ensanche de Barcelona se halla sometido.

PARTE FACULTATIVA.

BASE PRIMERA.

Conservacion del paseo de San Juan.

La primera base que en la Real orden citada se prescribe para la modificacion del plano general de ensanche, refiérese á la conservacion del paseo de San Juan; cuya previsora medida de conservar á la antigua capital del Principado el único paseo interior que desde larga fecha disfruta, fué propuesta por el Excmo. Ayuntamiento de la misma: por eso nos cumple manifestar que el trazado del adjunto proyecto, copia en este particular del plano general de reforma de la ciudad, elevado á la superior aprobacion, patentiza cumplidamente que nos hemos sujetado á esta base importantísima de un modo estricto, poniendo en armonía el citado paseo con la mayor capacidad y regularidad de las manzanas contiguas, á la vez que con el paseo ó boulevard de circunvalacion en proyecto, y con el jardín general que deberá reemplazar al actual, cuyas dimensiones son ciertamente muy reducidas; procurando así mejorar y embellecer aquel hermoso punto, en cuanto lo permiten las circunstancias de localidad.

Leyendas notadas en los dibujos.

Para mayor inteligencia del proyecto unido y de los planos en general, debemos advertir, conforme ya se esplica en las leyendas del mismo, que el color negro indica los locales en su presente estado; el rojo, los trazados y replanteo de los mismos sitios verificados por el ingeniero D. Ildefonso Cerdá, á tenor de su proyecto general de ensanche aprobado por Real orden de 7 de junio de 1859, con las modificaciones acordadas por otra Real orden de 18 julio de 1861 y algunas posteriores, cuyo origen y causales nos son desconocidos; el color de rosa señala el proyecto del nuevo boulevard ó paseo de circunvalacion que los infrascritos tienen la honra de proponer, junto con las demás variaciones prevenidas por la citada y reciente Real orden de 15 de setiembre último, y por fin el color azul marca la gran alcantarilla de desagüe pluvial y doméstico para ambos grupos de poblacion, ó sea la actual y la del ensanche en su mayor parte, cuya alcantarilla recorrerá el eje del citado Boulevard, yendo á verterse en el mar allende el puerto.

BASE SEGUNDA.

Plaza en las afueras de la puerta de Isabel II.

La segunda de las bases que se determinan en la Real orden citada, es el establecimiento de una gran plaza en las afueras de la Puerta de Isabel II, asunto en verdad no fácil de plantear, ya se atiende á la disposicion del local, ya á sus avenidas, tomando en consideracion la planta y trazado de las obras inmediatas que van construyéndose, ya por fin al desnivel entre unas y otras, ó sea á lo accidentado que se halla aquel terreno. Para la debida y mas acertada solucion de esta base, los infrascritos han creído deber atender á los extremos siguientes:

- 1.º Fijacion del local mas propio con relacion á sus avenidas.
- 2.º Destino, carácter monumental y decoracion del mismo, con arreglo á su importancia y á las exigencias del público ornato, en una ciudad de la categoría de Barcelona ensanchada y reformada.

3.° Desahogo que de suyo exige lo frecuentado y concéntrico del sitio, no solo como lo es ahora, sino como lo será despues del ensanche, tomando en cuenta la regularidad de su planta en el doble concepto de configuracion y de nivel.

4.° Condiciones económicas las mas adecuadas para la realizacion de esta mejora, en el sentido de la posibilidad, oportunidad y conveniencia, dentro los límites que la motivan y hacen indispensable.

FIJACION DEL LOCAL.

El primer extremo sobre la eleccion de sitio, lo juzgamos resuelto de la manera mas acertada posible con solo ceñirse al espíritu de la misma Real orden que lo contrae á las afueras de la expuerta de Isabel II, sitio que además de constituir un punto céntrico en la antigua y la nueva ciudad, precisamente en la zona divisoria de ambas, reúne la ventaja de ser un desembocadero natural y general de las arterias que á él confluyen, formando un núcleo importante hoy, y que está llamado á serlo muchísimo mas en lo porvenir. Este sitio reúne la circunstancia de ser el mismo donde S. M., á principios de octubre de 1860, se dignó inaugurar el ensanche colocando su primera piedra; es tambien el que aproximadamente eligieron la mayoría de opositores concurrentes al certámen público, bajo el programa formado á su tiempo por el Municipio, de acuerdo con las principales corporaciones administrativas y científicas de la capital; por fin es un espacio libre, cruzado hace muchos años á lo largo y al través por las avenidas de la Rambla, calle y boquete de la Puerta del Angel, camino de ronda, paseo de Gracia, carretera de Sarriá y estacion del ferro-carril del Centro; sin que venga por ahora comprendido en la enagenacion de terrenos del Estado verificada por el ramo de Hacienda, ni mucho menos se haya distribuido en solares, no habiendo en él por consiguiente interés alguno creado.

DESTINO Y DECORACION.

Sobre el destino, carácter monumental y decoracion de la plaza, hallamos solucion posible y ventajosa en el sitio indicado por la Real orden, ya que además de las importantes encrucijadas que le constituyen centro no solo de movimiento y tráfico, sino de solaz y desahogo, añádese ser un punto de partida de grandes ramales combinados con el ensanche, cuales son el paseo ó boulevard de circunvalacion, el paseo de S. Gervasio, y prolongacion de la Rambla, desde donde irradiarán comunicaciones hácia todos los ángulos de la ciudad. Un local de esta importancia, recomendado por tal cúmulo de ventajas, naturalmente ha de ser muy estimado en sus partes edificables, lo cual removiendo la posibilidad de construcciones adocenadas, garantiza de la grandes edificios de carácter monumental, y decorados con la elegancia y suntuosidad que requiere el ornato público. Nuestra idea quedará redondeada si en el centro de la misma plaza se eleva alguna pirámide, obelisco ú otro monumento que podria darle nombre, debidamente filosofado, alusivo por ejemplo al gran beneficio que nuestra escelsa Soberana dispensó con el ensanche á los barceloneses, cuya gratitud quedaria por este medio eternamente simbolizada en el granito. Sin ánimo de aventurar un programa acerca la índole y filosofia de este monumento, que bien conviniera tratarse con mas prolija é ilustrada atencion, solo de paso y para deslindar nuestro pensamiento, diremos que en el sitio mismo donde S. M. vió colocar la primera piedra del ensanche, en mitad de la plaza, y concéntrico á un parque deslindado por frondosas hileras de árboles, podria erigirse un simulacro rico á la par que esbelto, por estilo del recien erigido en Londres á la Reina Victoria delante de la abadía de Westminster, en el cual descollase la figura de nuestra Reina en el acto de la presentacion á los barceloneses de su amado hijo el príncipe Alfonso.

MAGNITUD DE LA PLAZA.

Tocante al espacio ó dimension de la plaza, imposible es en el dia ofrecer un cálculo que satisfaga á todas las exigencias de centralidad, movimiento é importancia presentes y futuras del local en cuestion, no siendo dable precisar el grado de incremento que adquiriera aquella parte de la ciudad, ni prever las mil concausas que podrán variar su carácter ó modificarla en diversos sentidos. El cálculo, el interés, la rivalidad, el capricho, las costumbres y hasta la moda son circunstancias que á cada paso varían la faz de una poblacion, y es tanto mas fácil que estas concurren en la futura Barcelona, en cuanto son de muy diversa índole los hábitos y tareas de sus moradores, y muy variado y estenso el campo que á su desarrollo se ofrece. Desde luego podrá ser de grande

Influencia el emplazamiento de ciertos edificios suntuosos, públicos ó privados, la creacion de determinados centros industriales, y el incremento probable del comercio marítimo, sobre todo cuando desaparezca la ciudadela, considerada ya poco menos que inútil para la defensa de la ciudad y del puerto, y de consiguiente sin razon de ser. No influiría poco la baratura de solares en otros sitios, y las nuevas combinaciones que en la distribucion y capacidad de las manzanas indicadas en el plano general de ensanche, pudieran tal vez precisar la necesidad y la conveniencia pública en el triple sentido social, político y económico, cual se observa en el concienzudo estudio de ensanche de la capital de Escocia, que hemos tenido ocasion de admirar.

Como quiera, si se atiende al movimiento actual del referido punto, centro ya de grandes intereses creados, en razon de los muchos ramales que exigen anchuroso espacio para la circulacion libre de la gente de á pié, caballerías, coches y carruajes de carga, cruzando continuamente en opuestas direcciones; si consideramos la tendencia que de muchos años acá se nota á unirse con Barcelona la populosa villa de Gracia, merced principalmente á la buena disposicion gráfica del terreno, que es sumamente llano en su tendida zona y de envidiables condiciones higiénicas; y últimamente si fijamos la vista en la predileccion que todas las clases dispensan al mismo sitio, el primero que la especulacion movida por tantos alicientes, ha tomado por su cuenta desde que el ensanche empezó á ser una verdad, nadie vacilará en augurarle grandísimo interés y una importancia cada dia mayor, sobre todo si esta se acrece con oportunas mejoras, de las que no será la menor el proyectado boulevard.

Cuanto llevamos dicho evidencia la necesidad de dar á la futura plaza el mayor ámbito posible, pues no de otra manera convendría á la animacion de aquel sitio, que absorbe por decirlo así, el principal movimiento del interior y el de las muy concurridas localidades del rádio, movimiento que se aumentará indefinidamente tan luego como vaya formándose la nueva poblacion. Sin embargo, en nuestro cálculo debemos necesariamente ceñirnos á la capacidad ó perimetro del terreno que aun está libre, para no estralimitarnos de la real orden cuyo espíritu es ahorrar indemnizaciones, á fin de hacer mas asequible la realizacion de esta preciosa mejora. Figurándola pues de planta rectangular, le señalamos una longitud de 240 metros y una latitud de 177, que equivalen á 42,480 de superficie.

Cuando años atrás tomamos la iniciativa sobre esto mismo, mucho antes que se pensase en crear interés alguno en los terrenos de la nacion, y que se conociera el ante-proyecto del plano general de ensanche autorizado despues por el gobierno; marcábamos este mismo sitio para un grandioso parque-plaza, de carácter misto, esto es monumental y mercantil á la vez, con relacion al doble destino que obtendria, teniendo en consideracion las necesidades del momento y futuras; y á propósito lo escogimos como punto intermedio entre la antigua poblacion y la moderna, tomando en cuenta el poco valor del terreno que entonces hubiera facilitado su adquisicion. Fundábamos tambien como principio incontrovertible, en la necesidad absoluta que hay de dotar á este móvil y populoso vecindario de un vasto centro de expansion y desahogo, cómodo, agradable y seguro para toda clase de personas, ya que ninguno poseemos, y donde pudiese respirarse un ambiente saneado, á semejanza de los muchos sitios análogos que existen en otras poblaciones, sobre todo en el extranjero, sin embargo de lo anchuroso en general de sus vias públicas, y de la multitud de plazas, jardines y paseos que las embellecen.

Entonces como ahora, comparamos á Barcelona con Tolosa y Burdeos de Francia, con Leeds y Edimburgo de Inglaterra, teniendo la modestia de cerrar los ojos ante las obras públicas de grande utilidad y considerables reformas de la corte de España, así como de las capitales extranjeras de primer orden, limitándonos á tomar por tipo de comparacion las mejoras realizadas en ciudades de categoria igual ó inferior á la nuestra, así en número de edificios como de moradores. Bajo esta idea, tomábamos notas y medíamos con afan el ámbito de parques, plazas y paseos, orden y latitud de calles y vias públicas en general, habida consideracion de cuanto cumple á policia urbana y salubridad del vecindario, ganosos de importar en nuestro suelo lo mejor y mas bello de otros, para recreacion de naturales y estraños, no solo en el concepto de visualidad, sino en el de elegancia, conveniencia y sobre todo de saneamiento.

Acerca de las plazas y su dimension, objeto de las presentes observaciones, basta á nuestro propósito citar las que tengan mas analogia con la que proyectamos, cuales son la de *Quinconces* en Burdeos, cuya planta casi cuadrada mide unos 380 metros por lado, equivalentes á 144,400 de superficie, y la *Grande Ronde* de Tolosa, que es elíptica, de 260 metros en su diámetro mayor, y de 210 en el menor, arrojando unos 42,882 metros superficiales.

FIGURA DE LA PLAZA.

Falta orillar este extremo, emitiendo nuestro humilde parecer acerca de la figura mas propia y el piso de la plaza que vamos estudiando.

Cual todo facultativo medianamente impuesto de las reglas y teorías del bello arte de edificar, y estudios de composicion, tenemos por axioma característico de la arquitectura, dar á una plaza la mayor posible regularidad, así en la forma como en su piso y decoracion; no tanto para hacer gala de la importancia de la localidad y dar una idea de la buena administracion del país, cuanto por el buen nombre de las artes españolas. Este principio lo vemos adoptado en todas las naciones, principalmente de Europa y América, así en las poblaciones de nueva planta, como tambien en las reformadas, siempre que las circunstancias lo permiten.

En corroboracion de nuestro aserto, baste recordar la regularidad de las plazas modernas de la corte española, y señaladamente los prolijos estudios que se hicieron al reedificarse últimamente la Puerta del Sol, á fin de que el gobierno y la municipalidad pudiesen resolver con pleno conocimiento de causa. El concienzudo análisis que de ellos hizo el ingeniero civil D. Víctor Martí, inserto en la *Revista de obras públicas* del año 1850, y el paralelo de los varios proyectos ofrecidos por inteligentes profesores y cuerpos artísticos y facultativos, nos dispensan de entrar en ulteriores consideraciones sobre la condicion de regularidad, como elemento primordial de la plaza.

Conformes nosotros totalmente con esta regla universalmente admitida, creemos haber sacado todo el partido posible de la localidad, bajo el pié forzado de las construcciones ya hechas y demás intereses creados, trazando la planta rectangular que proponemos en combinacion con las avenidas actuales, y con la apertura, ensanche y rectificacion de las calles adyacentes.

El trazado adjunto de la plaza, de figura rectangular, viene determinado en su longitud de 240 metros de E. á O., por la prolongacion de sus dos avenidas colaterales, la Rambla y el paseo de Gracia, y en su latitud de 177 metros por el boulevard en proyecto, que coincide al N. con el frente de la recién construida casa de D. Manuel Gibert y la estacion del ferro-carril del Cenuro, y al S. con las avenidas de la plaza de Junqueras y calle de Valldoncella sobre una misma línea, detrás de la Colegiata y huerto de Sta. Ana, formando por este lado ángulos de confluencia con otras vias en sentido radial.

La propuesta figura rectangular, abarcando ocho avenidas en los ángulos, que recorrerian la plaza paralelamente por los cuatro lados de ella, tiene la ventaja de dejar espedito el centro para la formacion del parque y ereccion del monumento que ha de blasonarla, satisfaciendo así las necesidades de vida y bienestar exigidas por la gran viabilidad rodada, la actividad industrial y mercantil de aquel sitio, y el ameno atractivo que ofrece y ofrecerá aun en mayor escala á toda clase de personas y para toda clase de negocios.

PISO DE LA PLAZA.

El piso de esta plaza, segun se demuestra por el perfil longitudinal 5.º, sobre el eje del paseo ó boulevard de circunvalacion corre á nivel de E. á O., y con alguna inclinacion de N. á S. sobre la línea de prolongacion de la Rambla y Paseo de Gracia (véanse los perfiles transversales 6 y 7 y rasantes) en la proporciou de 1.º 50 p ‰; único partido que ha sido dable sacar, atendido el desnivel y accidentacion del terreno, no menos que al pié forzado de las construcciones ya hechas.

Manifestados nuestros principios acerca la configuracion, {disposicion general y aproximada capacidad de la Plaza, fundados en la utilidad y conveniencia pública, bajo el punto de vista de la circulacion, de la higiene y del ornato; réstanos solo ocuparnos de la parte económica, para dejar orillada la segunda base de la real órden.

POSIBILIDAD, OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE LA PLAZA, BAJO EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO.

La posibilidad, oportunidad y conveniencia de la plaza proyectada bajo el punto de vista económico, es el 4.º de los extremos que fijamos para nuestra demostracion. Desde luego, á la simple inspeccion del trazado que ofrecemos, se ve la posibilidad de obtenerla sin otra innovacion que suprimir la manzana C., y las fracciones A. B. de otra, comprendidas ambas superficies en el área de nuestro proyecto; pues el terreno restante ya se destina en el trazado aprobado últimamente por el Gobierno, á la prolongacion de la Rambla, Paseo de Gracia y otros afluentes, escepto una

parte de dicha manzana A B, que ocupa actualmente el camino de ronda, y una pequeña fraccion al norte del mismo.

Nos reservamos tratar de la ligera modificacion que con motivo del paseo de circunvalacion ó boulevard sufririan los solares A G H que forman parte de la manzana 42 de los terrenos del estado, al confin E de la plaza en proyecto, reservándolo como es debido para cuando nos ocupemos del referido paseo, á fin de evitar toda confusion.

Ahora bien: la situacion de esta plaza es de tal naturaleza, que puede demostrarse con la mayor facilidad, que todas las probabilidades están en que no será precisa indemnizacion ni espropiacion alguna. En efecto, el Gobierno de S. M. se hará cargo de que el pueblo de Barcelona está en posesion de casi todo el terreno que se necesita para la plaza, de modo que esta ya existe porque es un gran cruce por medio del cual se comunican en aquel punto céntrico las grandes vias que afluyen á él.

La plaza de Sta. Ana con todas las calles inmediatas, la Rambla, que es el centro de la poblacion en movimiento, el paseo de Gracia, la calle prolongacion de la Rambla que debe abrirse en la direccion de S. Gervasio, las vias procedentes de Sarriá y de la carretera de Sans, las que proceden de la parte de las carreteras de Mataró y Vich, que todas terminan en aquel punto; demuestran la necesidad de que se deje subsistente, mediante regularizarse, aquel grande espacio que ya disfruta en el dia la poblacion de Barcelona. Y esto nos conduce naturalmente á una observacion muy sencilla, y consiste en que antiguamente cuando existia la fortificacion que tantas quejas y reclamaciones produjo, tenia Barcelona el magnífico paseo de la muralla de tierra, de una grande anchura; tenia el paseo del glacis, donde se transita aun en el dia, y tenia por último el camino de ronda, que era la carretera de circunvalacion; todo lo que ocupaba un grande espacio que utilizaban los vecinos de esta ciudad, de tiempo inmemorial, cuando no habia en Barcelona la mitad de la poblacion, ni una décima parte del movimiento actual; y sin embargo, todos clamaban para que se ensancharan sus calles y paseos. De consiguiente tenemos el convencimiento íntimo de que el Gobierno, que ha atendido á aquel general deseo y que conoce bien estas necesidades, no exigirá una indemnizacion ó precio que pueda ser óbice á la ereccion de la plaza proyectada en aquel mismo espacio.

Se trata de una obra de utilidad pública, y es bien sabido que el Gobierno cede gratuitamente los terrenos del estado á las grandes empresas que proyectan una especulacion digna de elogio, porque redunda en utilidad del pais, como sucede en los caminos de hierro y otras obras grandiosas; y no cabe pensar que cuando se trata de una plaza que es indispensable y que reúne todas las condiciones, exija indemnizacion de los terrenos precisos para realizar esta obra, que mas que otra alguna perpetuará el recuerdo del ensanche que S. M. se dignó conceder á Barcelona. El Gobierno de S. M. tendrá sin duda en consideracion, que cuando se trató de estudiar el proyecto de ensanche, se partió siempre del principio de que en el punto de confluencia de la Rambla y paseo de Gracia habria una gran plaza, de modo que descuella en todos los proyectos presentados; lo cual prueba claramente el voto unánime de la poblacion, apoyado hoy por la Real orden de 15 de setiembre último.

Pero en la hipótesis, que no es de esperar, de que el Gobierno de S. M. no tuviese á bien abdicarse de sus derechos sobre aquel espacio, y atender las espresadas observaciones y otras no menos importantes que no se escapan á su alta penetracion; para este caso hemos formado un cálculo del coste de aquella indemnizacion, que corrobora los antecedentes emitidos.

Resultan espropiables.

La manzana C, cuya superficie en metros es de.	8,355
Las porciones A B de la manzana inmediata.	1,767
Total superficie.	<u>10,122</u>

Cuyo valor á razon de 1,040 rs. vn. por metro cuadrado, forma un total de reales vellon. 10.526,880

Pero esta cantidad quedará reducida á menos de dos terceras partes, ó sea á 6.842,472 rs. vn. al contado, si se tiene en consideracion que el precio de las fincas del estado se paga en 15 plazos y

14 años, de modo que en aquella hipótesis el desembolso seria de la cantidad últimamente expresada.

A la simple vista del plano, podria parecer mas ventajoso situar la plaza á mayor distancia de la ciudad, hasta coincidir con la acera N. de la calle de Ronda, trazada por el ingeniero Cerdá, despues de ensanchada á 45 metros de latitud; ya para conseguir la mayor regularizacion del boulevard, ya para evitar la ocupacion de toda la manzana C. Justo es que demos algunas esplicaciones sobre el particular, evidenciando el resultado contrario que arrojan las siguientes comparaciones.

El primer inconveniente que se ofrece, es la falta de regularidad, pues para los inteligentes es notorio que no cabe combinacion, atendida la divergencia ó sea oblicuidad y situacion que presentan las avenidas, esto es la Rambla y su continuacion por el paseo que dirige á S. Gervasio, y la prolongacion de la plaza de Sta. Ana hasta dar con el paseo de Gracia.

Es tambien otro inconveniente, el mayor ámbito que á la plaza deberia darse en razon de sus avenidas, puesto que, de disponer como es consiguiente los lados E. y O. en ángulo recto con el eje de la citada calle de Ronda, presentaria una desigualdad notable en sus ángulos diagonalmente opuestos, segun aparece de la figura rectangular 1, 2, 3 y 4 señalada con puntos de carmin.

Peor resultado si cabe ofreceria bajo el punto de vista económico, segun lo demuestra el siguiente cuadro de espropiaciones, que abarcaria el indicado emplazamiento dentro los números 1, 2, 3 y 4 de puntos de carmin, inclusa una porcion de la avenida O. donde se halla situada la estacion del ferro-carril del Centro.

1.° El edificio que está concluyéndose en el solar D, propiedad del señor Gibert, levantado con permiso del Excmo. Sr. Gobernador civil de la provincia y Excmo. Ayuntamiento, que ocupa una superficie de 860 metros, cuyo importe total, atendida su bella y suntuosa fábrica evaluamos á reales vellon.	1.358,341
2.° El solar D, que inclusa la que se destinará á jardines, mide una superficie de 2,904 metros, que á 1,040 rs. vn. uno, suman.	3.020,160
3.° El terreno E, de propiedad del espresado Sr. Gibert y del Sr. Font que en su ancho de 45 metros ocuparia el boulevard, son 4,692 metros superficiales, á 78 reales vellon uno	3.659,760
4.° El edificio-estacion del ferro-carril del Centro y su tinglado, que ocupa una superficie de 1,249 metros, calculandosu reconstruccion en la acera N. del boulevard, con la traslacion de oficinas, tinglado y demás indispensable para funcionar aquella línea	649,480
5.° La parte de solar de la misma estacion, letra F, que el boulevard ocuparia en una superficie de 3,072 metros, á 780 rs. vn.	2.396,160
6.° La seccion que deberia espropiarse de los solares M de la manzana 37, y E F de la 38, terrenos del estado, su superficie 2,412 metros, á 1,040 rs. vn.	2.508,480
Total indemnizacion en rs. vn.	<u>13.592,381</u>

No faltarán partidarios de un tercer proyecto de plaza, alucinados con la idea de un gran trayecto de boulevard en línea recta paralelamente con la calle de Ronda, ó coincidiendo con la misma, eligiendo el sitio que media entre dicha calle detrás del edificio del Sr. Gibert y la gran vía, y entre los paseos de Gracia y S. Gervasio.

Para demostrar la inoportunidad é inconveniencia de este proyecto, basta tener presente que esta plaza se halla situada en parte donde se hallaba la del proyecto Cerdá, que se suprimió con la Real orden de 18 de julio de 1861. La diferencia consistiria en que la de que tratamos, concluiria donde aquella empezaba. De otra parte, el Gobierno de S. M. en la Real orden de 15 de setiembre último, ya determina la situacion de la plaza, y es evidente que este tercer proyecto se separaria completamente de ella, á mas de que su figura no seria tan regular como la de nuestro proyecto.

Pero examinada la construccion de esta plaza bajo el punto de vista económico, se ve desde luego que produciria crecidos gastos sin provecho, porque seria mucho menos frecuentada.

Este proyecto absorveria una superficie de 21917 metros que deberian indemnizarse, y á razon de 780 rs. importarian.	17.095,260
Deberian espropiarse las casas que principian los Sres. Font y Vidal, así como otra en curso de construccion de propiedad del señor Guix, las cuales se levantan con la autorizcion debida, y además la que va á principiar el Sr. Fabra, contigua á la anterior, cuyas obras prescindiendo del mayor valor que tendrán, las estimamos en su estado actual en.. . . .	249,430
Y finalmente la estacion del ferro-carril comprendida en dicho perimetro.	3.045,640
Total en rs. vn.. . . .	20.390,330
Así pues, segun el proyecto de los infrascritos, no costará cantidad alguna la superficie que ocupará la plaza, y si debiese pagarse no escederia al contado de rs. vn.	6.842,472
El proyecto 2.º.	13.592,381
Y el 3.º.	20.390,330

Las notables diferencias que resultan de la comparacion de los valores expresados, la ninguna dificultad de realizar el primer proyecto, por quedar reducida la obra á regularizar el terreno que ocupa actualmente, las diferentes vias y paseos que lo atraviesan en distintas direcciones, y los muchos inconvenientes de los demás proyectos; no dejan duda sobre la eleccion á favor del 1.º, apoyado de otra parte en el literal contexto de la Real orden que prescribe por condicion de este trabajo las menos indemnizaciones posibles.

BASE TERCERA.

Boulevard ó paseo de circunvalacion.

Segun la Real orden de 15 de setiembre último, ha de ser base de nuestro proyecto el emplazamiento de este boulevard ó paseo, ceñido al ancho de 45 metros.

Intérpretes de las miras del Excmo. Ayuntamiento, que tienden á no privar á Barcelona por causas heterogéneas á la voluntad de tan respetable corporacion, de la suspirada mejora que constituirá el citado paseo, en reemplazo de la llamada calle de Ronda del plano general de ensanche; no hemos perdonado medio ni fatiga para realizar con urgencia el nuevo proyecto, no solo observando estrictamente las prescripciones de la citada Real orden, sobre todo en lo relativo al menor posible coste de las indemnizaciones, sino tambien procurando conciliar intereses y eludir compromisos de la manera mas sencilla y asequible. Tal es la combinacion del trazado que proponen los infrascritos, el cual, sin perjuicio de su mas conveniente y sucesivo desarrollo, deja á cubierto casi todos los intereses creados en los terrenos de la nacion, ya respecto á solares enagenados, ya tambien y muy principalmente, á las construcciones hoy principiadas.

Ardua y espinosa era por cierto la tarea, no tanto por los intereses creados antes de la Real orden á que nos contraemos, cuanto por los que diariamente se van creando, y por los compromisos que á cada momento se contraen, ora con sucesivas enagenaciones de solares por el ramo de Hacienda, incluso aquellos que en el plano general de ensanche aprobado en 7 de junio de 1859 se reservaban para mercados, plazas, parques, iglesias etc., ora por la acumulacion de albañiles, peones, carpinteros y demás operarios ocupados en dichas obras, las cuales por otra parte llevándose á cabo sin previa licencia, ni la menor aprobacion de plaus por parte de las autoridades locales, prescindiéndose hasta de las obligaciones contraidas con el ramo de Hacienda y gobierno civil, cuales son entre otras la de anivelar ante todo el piso, y construir el alcantarillado, y careciendo de directores facultativos; son ocasionadas á la reproduccion de las lamentables desgracias personales que acontecieron en fecha no lejana.

Semejante orden de cosas, á la par que rebaja el prestigio moral de la autoridad popular, juzga desagradablemente las cuestiones pendientes, y deja burlada de antemano la misma Real orden de 15 de setiembre último, la que con autorizar al Ayuntamiento para el estudio del boule-

vard de 45 metros de latitud, implica naturalmente la suspension de toda novedad que pueda contrariar aquella mejora, cuya importancia no cesaremos de encomiar.

Pero hay mas: este proceder en las construcciones de terrenos del estado, es tanto mas deplorable, en cuanto aparte de los principios que vulnera, de los intereses que pone en conflicto, de las dificultades que acumula, entre las que no será lo menor el escesivo aumento de las indemnizaciones hacederas; pudiera en circunstancias dadas comprometer el sosiego del vecindario, y en una poblacion numerosa y de accion como la nuestra, es precisamente donde mas conviene evitar escollos de semejante clase, que con facilidad suelen esplotarse para satisfaccion de aspiraciones ilegítimas, en daño de los intereses comunales.

El reciente ejemplo que de ello tiene Barcelona, es una leccion que debe servir de saludable aviso á los encargados de la gestion de los intereses del país. Cuando azorados sus moradores con motivo de la inundacion que sufrieron algunos barrios de la ciudad, dejaban escapar de sus labios los sentidos acentos del dolor que llenaba su pecho, no faltó quien se aprovechase del comun infortunio para crear cierta atmósfera y promover un lamentable antagonismo contra la Municipalidad, so pretexto de no haber autorizado las citadas construcciones ni haber nivelado el piso; y sin embargo, nada mas notorio que la injusticia de esta inculpacion, nada mas evidente que la imposibilidad de obrar en que se hallaba mientras no recayese resolucion del Gobierno de S. M., quien con sus recientes acertadísimas disposiciones, ha venido á satisfacer las peticiones del Ayuntamiento, y á pulverizar los deleznales cimientos en que la acusacion descansaba.

Barcelona tiene en sí numerosos recursos, pero no puede su digno municipio arrojarle á sabiendas por las vias de la aventura y de la arbitrariedad. Llenen todos su deber; hagan en aras del bien público el sacrificio de sus miras particulares, y á no dudarlo dejaremos en la historia de la ciudad de los condes una página que leerán con aplauso las futuras generaciones.

TRAMITACION.

La propuesta del boulevard aprobado por el Excmo. Ayuntamiento en 7 mayo de 1861, ha sido objeto de una tramitacion complicada que merece explicarse.

Pocos en Barcelona ignoran la extraordinaria oposicion que, luego de recibido por Real órden el plano general de ensanche que el gobierno aprobaba, se declaró en todos los ángulos de la ciudad: la prensa lo combatió haciéndose eco de la opinion pública, y principalmente recayó la censura sobre aquellos estremos mas divergentes del programa, que despues de haber sido objeto de graves estudios, fué anunciado para el certámen facultativo. La corporacion municipal, en presencia de tales manifestaciones, hizose un deber de reclamar fundada y sucesivamente las alteraciones que la fuerza misma de los hechos habia de hacer indispensables.

Nada mas natural, lógico y conforme á la práctica establecida en todos los países ilustrados, sea cual fuere el mérito de un plano trascendental de las proporciones é importancia del que abraza el ensanche de Barcelona, y cuya ejecucion se remite al porvenir durante un largo periodo, en que pueden atravesarse mil circunstancias, á cual mas relevantes é inesperadas para cambiar su trazado. No entendemos con esto rebajar el mérito del ilustrado autor del plano en cuestion; pero sabido es que ninguna obra humana puede considerarse perfecta, hasta el punto de no admitir modificaciones, y dejar prejuzgadas las necesidades futuras, que son inherentes á sus descubrimientos, su desarrollo y su progreso.

Como era consiguiente, el primer cuidado del municipio, luego que se le impuso el plano de Real órden, fué tomar la iniciativa para que desapareciese el feo aspecto de las murallas derruidas y glacis desnivelados, estudiando el mejor modo de satisfacer el unánime deseo de Barcelona, relativo á la conservacion entre otros, del doble paseo del glacis y muralla de tierra, tan favorito de nuestros mayores, reemplazándolo con una línea de parques al rededor de la antigua ciudad; esto es, un paseo continuado, que á mas de satisfacer la vital necesidad de esparcimiento y desahogo en toda la periferia por igual, siguiese constituyendo un punto general de reunion y solaz entre la poblacion actual y futura, á la vez que un recuerdo de los actuales limites para las generaciones venideras, y un gran recurso, no solo bajo el concepto estratégico, que tanto se mira y atiende en los grandes centros, como y principalmente bajo el de la indispensable salubridad de ambas zonas de caserio, en especial del antiguo, que se halla falto en gran manera de desahogos, Jardines, parques, paseos, calles anchas y casas espaciaosas.

Esto motivó nuevos estudios para la modificacion del antedicho plano en esta parte especial,

ya que en él se echó de menos la prevision observada en igualdad de circunstancias para el ensanche de otras grandes poblaciones dentro y fuera de España; testigos son la misma Villa y corte de Madrid, Valencia, Bruselas, Tolosa, Edimburgo, Turin, etc., etc., donde se han proyectado y realizado grandiosos paseos de circunvalacion que deslindan el caserío moderno del antiguo, procurándoles relativamente las conveniencias y beneficios mas asequibles, dando justa muestra de la prevision de sus reformatores, y sobre todo de la sabiduría administrativa del gobierno.

En 7 de mayo de 1861, cuando aun no se habia creado interés de ninguna clase en el radio exterior, dió el Ayuntamiento su aprobacion por unanimidad, al ante-proyecto de Boulevard ancho de 60 metros, con sus plazas y avenidas anexas, que le fué presentado en 19 de abril del mismo año. Antes empero de formalizar y elevar á la [aprobacion del Gobierno este proyecto que era la primera modificacion al plano general de ensanche, llevado su autor de justa delicadeza, creyó deber por amistad y compañerismo procurar un acuerdo con el del citado plano oficial, á cuyo fin le espuso privadamente varias razones, encareciéndole su aquiescencia para que de consuno estudiaran la mejora, evitando susceptibilidades, allanando cuantos óbices pudieran surgir, y dejando entre tanto aplazada ó suspensa toda instancia sobre el proyecto que ha sido siempre el bello ideal del municipio, fiel intérprete de las aspiraciones de este numeroso vecindario. Pero con el sentimiento de no haber conseguido la conformidad de aquel ilustrado facultativo en admitir variacion alguna en su plano, hubo de desistir de su propósito, dejando para otros esta mision conciliadora, y dando al tiempo el cuidado de evidenciar la necesidad de las modificaciones hacederas.

No tardó en justificarse esta prevision. La Real orden de 18 julio de aquel año comunicada al Excmo. Ayuntamiento, por la que se suprime la plaza trazada en el paseo de Gracia, y se determina la prolongacion de este paseo en la nueva latitud de 62 metros hasta la plaza de Sta. Ana, y la continuacion de la Rambla hácia S. Gervasio; alteró esencialmente el plano oficial del Ingeniero D. Ildefonso Cerdá, haciendo en él una modificacion en verdad importante y hasta indispensable, porque devolvió al dominio público la seccion del paseo de Gracia que se le arrebatara destinándola á solares del estado, y abrió una comunicacion espaciosa con la prolongacion de la Rambla: sin embargo todo esto distaba mucho de igualar en importancia al ansiado paseo de circunvalacion. En efecto, las indicadas enmiendas solo tienden á mejorar el plano aprobado, haciéndolo mas aceptable en cuanto beneficia la localidad, mientras el referido paseo en torno de la ciudad, reúne las mismas ventajas, la sancion de un derecho inmemorial adquirido é invocado por la poblacion entera, y la satisfaccion de una necesidad apremiante de conveniencia y salubridad pública, una y otra altamente atendibles, sin contar que acrece la estima de los terrenos de la nacion, y proporciona una línea estratégica en una zona plana y concéntrica, donde pueden levantarse cómodos y saneados cuarteles para la tropa.

Animado el Ayuntamiento en vista de la precitada concesion, á últimos de 1861 activó el curso de su ante-proyecto, hasta entonces asaz lento por causas ajenas á su voluntad; y efectivamente, poco despues lo elevó á la aprobacion superior, si bien vióse precisado á hacer una ligera mudanza en el arrumbamiento y situacion de la Plaza, á consecuencia de la otorgacion de permisos, aprobacion de planos y señalamiento de líneas que obtuvo D. Manuel Gibert. La pretension del Ayuntamiento conservaba íntegro el pensamiento radical de un paseo ancho de 60 metros á lo menos, que siguiese en lo posible la zona de las derruidas murallas, como línea divisoria entre la poblacion presente y la futura, al doble y beneficioso objeto de conseguir ancho espacio en ambas aceras para que pudiesen levantarse edificios suntuosos con el fondo correspondiente; única manera de dar subido valor á los solares limítrofes de la Hacienda pública. Fijó igualmente su idea en la ereccion de una gran Plaza céntrica que abrazase las avenidas y salidas de la ciudad, cerca de la ex-puerta de Isabel II; y tambien la fijó en la conservacion del paseo de S. Juan, enlazándole con el Boulevard de circunvalacion, hasta empalmar con el paseo llamado Nacional del anden del Puerto ó Barceloneta.

El proyecto aludido, á que se refiere la Real orden de 15 setiembre, tenemos la honra de acompañarlo, elevado á la escala de 1 por 2000, ya para que se tenga idea exacta de los primeros estudios y sirva de comparacion, ya para poner mas en relieve la mejora que entonces se hubiera realizado totalmente con ventajas para el estado, toda vez que no existian intereses creados, ni enagenaciones de solares, y por consiguiente sin las crecidas indemnizaciones, compensaciones, disgustos y compromisos que al presente se irrogan al Excmo. Ayuntamiento.

DESIGNACION Y TRAZADO DEL NUEVO PASEO Ó BOULEVARD DE CIRCUNVALACION.

El trazado de un nuevo boulevard, despues que se han emprendido ya varias edificaciones en la zona misma que debe ocupar, cuando por la Real órden que motiva el presente estudio deben procurarse las menos indemnizaciones posibles; nos coloca en una alternativa que natural y lógicamente decidiremos inclinándonos sino á lo mejor, á lo mas aceptable y realizable en las actuales circunstancias, respetando mientras sea fácil, las enajenaciones hechas por el ramo de Hacienda, y las indicadas construcciones.

No solo para llenar con el mayor acierto posible nuestro cometido, sino tambien para presentar este proyecto con la debida claridad y demostracion del riguroso sistema de imparcialidad que nos ha guiado, pusimos todo ahinco en vencer el gran inconveniente de la falta de tiempo que requería el trabajo que se nos confiò, cual era levantar la topografia y el relieve de la localidad, individuando los terrenos del Estado, y marcando los detalles y avenidas á gran rádio del interior y exterior de la ciudad, en toda la estension de su larga periferia hasta el mar.

Esta prolija tarea hubimos de repartirla y encargarla á secciones diversas de un personal escogido y activo, que operando sobre el terreuo con la debida exactitud y celeridad, nos diese los datos necesarios para formar la indicada planta general, líneas de relieves, y particularmente copia de las líneas trazadas en el suelo por el Sr. Cerdá en demarcacion de calles, manzanas y solares; ya que ni el plano general aprobado por Real órden de 7 junio de 1859, ni su modificacion autorizada por otra Real órden de 18 julio 1861, podian servirnos de guía, atendida la indicacion de nuevas calles y demás diferencias que se notan en el replanteo.

Hacia mas indispensables estas operaciones, la reducida forma del plano aprobado, en su diminuta escala de 1 por 10,000, que es el único dato oficial relativo á planos, perfiles y detalles que obra en poder del Municipio, dato insuficiente para el caso, y que ofrece muy poca luz á los empleados del cuerpo municipal para entender en las alineaciones y rasantes de las construcciones del ensanche, si han de salvarse las trabas que embarazan la administracion del Comun para dar el conveniente impulso á las obras hacederas, y estudiar las particularidades de la nueva poblacion en grande escala, y muy particularmente el modo de desviar las aguas descendidas de la cordillera que en anfiteatro rodea las afueras, para evitar todo motivo de zozobra á los moradores de esta ciudad y su rádio.

Plano general.

El plano general de la ciudad que tenemos el honor de acompañar, viene dividido en dos secciones, á la escala de 1 por 2,000. Abraza una gran zona, con los aveuidas de la ciudad y de sus afueras, á tenor de lo prevenido en la Real órden de 15 setiembre. Para mayor inteligencia, márcase con variedad de colores lo que es en el dia, lo que debería ser con arreglo al trazado del ingeniero Cerdá, y lo que fuera segun el proyecto del nuevo boulevard.

PERFILES.

Los perfiles vienen en varios trozos y hojas sueltas, unos longitudinales, presentando la configuracion exacta del eje del nuevo boulevard, y otros transversales, señalando las avenidas de la misma zona y puntos de seccion que hemos creido precisos, con las respectivas acotaciones de longitud y alturas de nivel, comparadas con la superficie del mar.

CONSIDERACIONES GENERALES.

Con estos preliminares, y adquirida exacta noticia de las ventas ya hechas de solares del Estado, de las que han sido anunciadas, y de las coustrucciones emprendidas ó llevadas á cabo; con

pleno conocimiento hemos podido deslindar, fijar y desarrollar la situación del nuevo boulevard de la manera mas realizable, y que vulnerando menos intereses y compromisos llenase debidamente las plausibles y generosas miras del Gobierno de S. M., que con sabio acuerdo ha oído la voz unánime de la ciudad condal, celosamente representada por su Excmo. Ayuntamiento.

Cuando tan conocido impulso se dá por do quiera á los verdaderos intereses materiales; cuando todas las naciones rivalizan para ponerse al nivel de los grandes adelantos modernos; cuando á nuestras puertas tenemos un pueblo sumamente activo que acomete las empresas mas bellas, y agigantadas; no era posible que en la España del siglo XIX, tan celosa siempre de cuanto conduce á su lustre y á su gloria, quedasen desatendidas, no ya las mejoras, sino las imperiosas necesidades de una poblacion que, sin jactancia puede envanecerse de ser una de las que marchan al frente del progreso nacional. Por esto el Gobierno de S. M. no ha querido dejar rezagada á Barcelona, ni esterilizar los copiosos elementos que encierra ahogando su porvenir; por esto dando una nueva prueba de certera y tutelar administracion, ha atendido los justos clamores de nuestra ciudad, que no dudamos registrará se mejante beneficio como uno de los títulos mas altos á su gratitud.

Con tales disposiciones, creemos firmemente que á no mediar los intereses creados en el decurso de las reclamaciones del Excmo. Ayuntamiento, se habria optado desde luego por el primer proyecto de boulevard en cuestion, ya que su mayor latitud á 60 metros no menoscababa el valor de la propiedad del Estado. Animados con esta confianza, tambien creemos no ofrecerá obstáculo, ni será motivo de privar á Barcelona de tan ansiada mejora, la falta de cumplida rectitud en el tramo Norte del propio boulevard (que tan bellamente se conseguia por el primer proyecto), toda vez que solo disminuye su visual en el corto trecho de las avenidas de la gran plaza, por efecto de la situación de esta, arreglada á la Real orden de 15 de setiembre en sus prevenciones económicas.

Por lo demás, el indicado inconveniente no es de gran monta. Halaga en verdad las ilusiones del bello ideal, una perspectiva de paseo de tendida visualidad; pero aunque la falta de esta aparezca sensible en el dibujo, nadie desconoce que en la práctica apenas se notaría, y quizá muchos preferirian la variedad de contrastes resultantes de los sucesivos trayectos que concurren á formar el paseo de circunvalacion, dando la vuelta á la ciudad desde el mar por un lado, hasta sus estensas playas por el otro.

Una observacion puede añadirse: el objeto y tendencia de un boulevard de circunvalacion, es acaso mas que redondear por medio de curvas ó ángulos, describiendo un polígono escéntrico á la poblacion, las entradas y salidas de la misma en todo su desarrollo, á medida que lo exigen sus varios puntos de contacto, su centralizacion y movimiento, combinando todas sus partes entre sí, para constituir un todo perfecto y satisfacer mejor los intereses de sus moradores?

De otra parte, el mal efecto de la pequeña oblicuidad de nuestro boulevard en su avenida por el ángulo N. E. de la Plaza, queda neutralizado mediante la combinacion que permite colocarla sobre la recta de una dilatadísima calle (la segunda inmediata, paralela á la gran via), de visual indefinida, ó sea desde la misma Plaza hasta el Besós (una legua de estension), y á la cual confluye la calle de Ronda y por consiguiente el emplazamiento de dicho boulevard; viniendo á formarse otra plaza en la confluencia de ambas vias.

Conciliase asimismo por la avenida y ángulo N. O. del boulevard, cuyo corto tramo se uniria con el otro inmediato y muy estenso de la parte O., mediante una curva en la plaza que se destina á patio de la nueva Universidad. De este modo sus aceras sobre planta curvilínea, á la par que romperian la monótona uniformidad de la recta, harian un bonito juego de ilusion; efecto que mas de una vez nos ha embelesado en calles de la misma sorprendente forma, por ejemplo, la del *Regente* (Regent-Street) en Londres, que tiene la doble ventaja de hacer suave el punto de union, y de presentar un desarrollo cómodo y hermoso, cual conviene á un gran paseo.

Otra ventaja resultaria de la union combinada de los dos referidos tramos de boulevard, á saber, una preciosa visual para la gran fachada de la nueva Universidad, por tres distintos ejes, que serian como irradiaciones de la puerta principal, esto es, el largo tramo de boulevard del O., desde la indicada plaza á la salida de la puerta de S. Antonio, la avenida del patio de la casa de Caridad y calles de Mendizabal, Guardia y Monserrate, continuadas hasta el puerto, por el interior de la ciudad, y finalmente el tramo opuesto de boulevard desde la gran Plaza central.

DIVISION DEL PLANO EN DOS SECCIONES.

Dadas estas esplicaciones sobre la línea que el boulevard recorre por el punto capital de la plaza indicada, vamos ya á determinar la proyeccion horizontal del mismo en toda su estension.

Dividímosla como dijimos, en dos secciones, que para ser mas claros llamaremos una del *Sud* y otra del *Norte*, tomando por base divisoria el trazado de la *Gran Central*, segun el proyecto de reforma del ingeniero Cerdá. Véanse las líneas de color rojizo con las letras X y Z.

Otro de los motivos que nos indujeron á presentar nuestro plano en dos secciones, es el muy relevante de que la seccion *Sud* ó sea la que arranca de las avenidas de las carreteras de Madrid y Francia hácia el mar, apenas ofrece el inconveniente de intereses creados, ni otro óbice alguno para el emplazamiento del nuevo boulevard á 45 metros de latitud, conservando el paseo de San Juan; mientras por el contrario, la seccion *Norte* ó de la Montaña, presenta en varios puntos de su línea solares enajenados, algunos edificios en construccion, y una red de líneas en toda su superficie que demarcan los solares pertenecientes al ramo de Hacienda.

Ya que la segunda ofrece mas dificultades, por ella empezaremos nuestra descripcion, manifestando las razones que nos inducen á orillarlas.

Seccion del Norte.

La primera dificultad que ocurría en el tramo O., comprendido entre la puerta de S. Antonio y el baluarte dels Tallers, era la duda de si debía situarse en medio de los terrenos del Estado, conforme lo hicimos en el primer proyecto que mereció la aprobacion del Excmo. Ayuntamiento, con lo cual aumentaria el valor de aquellos solares cuyo mayor fondo, ayudado de lo delicioso del sitio, hubiese brindado para la ereccion de suntuosos edificios en ambas aceras; ó bien si debíamos ceñirnos al trazado de la calle de Ronda que viene á confinar con aquella parte de la ciudad, aunque ensanchado á los 45 metros que establece la Real orden, atendiendo al número de solares enajenados y edificaciones emprendidas en la misma calle. La realizacion mas asequible, para no afectar intereses y escusar indemnizaciones, está en la adopcion del segundo partido; este es pues el que seguiremos en nuestro plano.

Segunda dificultad: si el mayor ancho de 15 metros que debe darse á la referida calle de Ronda sobre los 30 que mide, debían tomarse por la acera del *Este* tangente al confin de la ciudad, invadiendo los predios de esta, ó bien si convendría ensanchar dicha calle por la acera *Oeste*. También adoptamos la segunda alternativa, como mas económica y lógica, pues así se evitan indemnizaciones, y al propio tiempo no damos márgen á que se nos tache de demolidores de la existente por lo que ha de venir, ó sea de amigos de edificar destruyendo.

Tercera dificultad: si debería contarse con el espacio que ocupa el camino de Ronda, para compensar debidamente á los adquirentes de terrenos del Estado, en la zona de 15 metros que ocupará el boulevard sobre la acera O. (manzanas 11, 21, 23 y 25); ó bien si convendría formar un presupuesto de indemnizaciones. Sobre este punto hemos creído prudente dar solucion á ambas hipótesis, toda vez que no es de nuestra incumbencia resolver definitivamente la cuestion.

Cuarta y última dificultad: si la manzana número 4 radicada en terreno de la nacion, frente á la puerta de S. Antonio (que en el plano general se destinaba á mercado), podría incluirse en el cuadro de recursos de la Municipalidad para compensar á los compradores de los inmediatos terrenos nacionales, en cuanto les afectase el proyecto de boulevard y plaza de confluencia correspondiente, indicada por nosotros como centro de gran movimiento en la nueva deviancion del boulevard; ó si estas espropiaciones se llevarían á cabo bajo presupuesto de indemnizacion, toda vez que la dicha manzana-mercado se halla ahora distribuida en solares y anunciada en venta. Despues de meditar el punto con detencion, juzgamos destinada esta manzana al servicio público, ya porque así se consigna en el plano general de ensanche aprobado en 7 de junio de 1859, ya y principalmente porque edificándose, obstruiría la salida de la puerta de S. Antonio é igualmente la avenida de la carretera general de Madrid, y embarazaría aquel centro de actividad, movimiento é incesante acarreo que abraza las procedencias de la estendida comarca del Llobregat.

El segundo tramo de boulevard, frente á la nueva Universidad, corre desde el baluarte de Tallers, hasta la gran plaza que á falta de otro nombre llamaremos de *Isabel-Alfonso*. La proyeccion que le damos en nuestro trazado es la única posible, por hallarse entre dos puntos obligados que son el de su union ó confluencia con el tramo O., y el de su avenida á dicha plaza por el ángulo N. O. de la misma. Ambos tramos se enlazan, mediante una curva, con el doble objeto de lograr su empalme y desarrollo de la manera mas suave y vistosa, segun dejamos apuntado, y evitar espropiaciones en el confin ó remate de los predios urbanos de la calle de Tallers.

Esta situacion inevitable, ha debido afectar precisamente y de lleno las manzanas 35 y 37, se-

ñaladas en el suelo por el Sr. Cerdá, é indirectamente las de números 31, 34 y 38. Decimos indirectamente, porque el trazado del boulevard hará necesaria su reforma en la distribución de solares, en razón á cercenarse algunos fragmentos de la calle contigua y tambien muy especialmente de la de Ronda; aunque segun demostraremos en la parte económica, todos los solares quedarán compensados respecto á superficie, y los mas, aventajados en su forma y posicion gráfica.

Nuestro plano evidencia que dejamos en pié y por completo el trazado de calles del ingeniero Cerdá, en cuanto lo permite el nuevo proyecto, salvando especialmente la estensa calle oblicua que desde la torre de Canaletas y tangente con los huertos de la calle de Tallers, va á desembocar en la indicada plaza de la Universidad. Tambien evitamos la demolicion y costoso traslado de la estacion del ferro-carril del Centro, que ocasionaria la calle de Ronda.

El tercer tramo de boulevard en la parte N. de la ciudad, estiéndose desde la ideada plaza de Isabel Alfonso, hasta otra que se señala en la salida de la calle de la Puerta Nueva, punto de confluencia de la carretera general de Francia, de la provincial de Vich y Ripoll y de la vecinal de Horta, siéndolo tambien de la prolongacion del boulevard del E. La proyeccion de este tramo sigue la calle de Ronda trazada por el Sr. Cerdá, si bien con alguna oblicuidad á inmediaciones de la gran plaza, no solo para afiur á ese punto descollante de la carrera del boulevard, en contacto con la ciudad antigua y moderna, sino tambien para ajustarse á la línea de la segunda calle paralela á la *Gran via*, que constituirá otra avenida de la plaza hasta el Besós.

La encrucijada ó punto de enlace de la referida larga calle con el boulevard, coincide con la salida de la calle de Junqueras, que es tambien punto de afluencia é interseccion de otra larga via de N. á S., que en nuestro plano sigue hasta la plaza de Palacio y Puerto, cruzando de paso el lado O. del mercado de Isabel II. Por lo demás, la pequeña oblicuidad antedicha, se suaviza mediante una ligera curva en la acera del Sud.

La oportunidad en este tramo de haberse tan solo enajenado terrenos del Estado en la citada acera, nos incluyó, como era natural, á determinar su ensanche por la opuesta, donde no hay compromiso alguno, dejando intacto el trazado de calles, manzanas y solares en toda la acera Sud de la calle de Ronda, á espaldas de la de S. Pedro, sin hacer innovacion hasta el corto trecho oblicuado para encontrar la plaza, que coge parte de la manzana 42.

El resto del mismo tramo N. afecta únicamente las manzanas 48, 50, 52, 53, y 55, no vendidas, tomando sus frentes la zona de 15 metros que han de completar el ancho de la calle de Ronda; pues así y solamente así se salvan todos los intereses creados en este trayecto, y los compromisos contraidos por el ramo de Hacienda.

Aquí se tropieza igualmente con las cuatro dificultades de que nos hicimos cargo al hablar del tramo O. del boulevard; pero orilladas ya, dejaremos de reproducirlas, reservando su solucion, sobre todo en lo que concierne al camino de Ronda, para el detall de la parte económica.

Plaza del Este ó sea de Oriente.

La plaza del Este, que denominaremos de *Oriente*, y que situamos en el antiguo patio ó plaza de la Puerta Nueva, es el punto de confluencia de varias calles de la poblacion, entre ellas la muy frecuentada de la Puerta Nueva, así como de las carreteras de Francia por la marina, de la Montaña, de Horta y otras localidades del rádio, y del tramo del boulevard del E. unido al antiguo paseo de S. Juan. Bajo este punto de vista será un gran centro de vida, y el natural depósito y mercado de los pueblos de la costa, Vallés y alta Montaña, conforme opinó el Sr. Cerdá dándole la misma colocacion que nosotros (véanse las líneas rojizas de nuestro plano): sin permitirnos otra diferencia que aumentar su ancho para guardar mejor relacion con su longitud, y darle la debida regularidad por ambos lados del eje de la calle de primer órden que se marca en el plano general aprobado de N. á S. Su magnitud es de 340 metros de largo y 150 de ancho, con mas el reducido espacio del cruzamiento de entradas en cada uno de sus extremos.

Toda esta área, algo inferior al grande espacio que allí sirve hoy de desahogo y tráfico y de crucero en todas direcciones, está libre enteramente de compromisos que pudiesen dificultar nuestro proyecto, aun cuando se dieran á la plaza mayores proporciones.

El único interés creado, es la enajenacion del solar F. de la manzana 51 que forma cabeza de ella, cuyo interés respetamos.

Seccion del Sud.

Segunda seccion del plano general de boulevard.

Esta seccion comprende como hemos dicho el lado S. de la ciudad hasta el mar, al E. y O. de ella, partiendo de la línea divisoria que describe la gran central de reforma propuesta por D. Ildefonso Cerdá, coincidiendo próximamente con las avenidas de las carreteras generales de Madrid y Francia. Ya para seguir el perimetro de la poblacion, ya para ajustar nos al trazado del exterior hecho en el suelo por aquel ingeniero, dividimos la parte de boulevard del O. correspondiente á esta seccion, en dos tramos que llamaremos al uno de *Monjuich* y al otro de *Sta. Madrona*. Su punto de union es una plaza convexa que señalamos en la confluencia de salida de las calles de S. Pablo, continuacion de la de la Union y de la del Conde del Asalto.

En ambos tramos hemos procurado hacer desembocar al boulevard todas las calles de la poblacion en línea recta sobre su eje, utilizando al efecto los estudios de reforma sujetos á la aprobacion superior; mas en cuanto á la acera opuesta, escéntrica del boulevard, ni ahora ni anteriormente, con motivo de la nueva demarcacion de la zona de Monjuich reformada por Real orden de 9 diciembre de 1858, consideramos deber hacer proyecto alguno, sin embargo de ser uno de los puntos mas interesantes y de porvenir, recomendado de muchos años como de gran desarrollo é importancia en lo que respecta á la marina de guerra y mercante, sobre todo desde los notables progresos hechos en las obras del puerto.

Las ventajas de aquella anchurosa localidad, tan adecuada para la colocacion de grandes establecimientos industriales, talleres, barrios marítimos etc., á cual mas reproductivos, acrecen por la circunstancia de formar una linda vega sumamente llana en la superficie de 112,064 metros, excepto su pequeña inclinacion hácia el puerto donde hay insignificantes casas rurales, y las huertas llamadas de S. Beltran; viniendo además favorecida por un lado, con el caserio de la ciudad, y por otro con la deliciosísima vertiente oriental del Monjuich en que hay varios sitios de recreo, *Buena vista*, *Font-trobada* y otros, por lo cual bien podemos augurar no está lejano el dia en que sea explotada para grandiosos centros de diversion, como *Campos Eliseos*, *Bosques de Bolonia* y demás análogos, en cuanto se realice el ideado paseo de Buena vista entre la plaza de la Cruz cubierta y la que ha de servir de mirador sobre el puerto y el mar.

El trayecto *Monjuich* del boulevard, corre en su prolongacion hácia el Sud, desde la puerta de S. Antonio hasta la calle de S. Pablo, formando el intermedio de las dos plazas que le sirven de punto de union, sobre el mismo eje y prolongacion de otra calle de primer orden que se indica en el plano general aprobado, con direccion de N. á S. y latitud de solos 30 metros, la cual nosotros ensanchamos hasta los 45, dejando indicada su línea para cuando desaparezca la zona militar de Monjuich ú otras causas que obstan á su realizacion.

Con solo echar la vista al plano, concíbese que este proyecto es el mas cómodo para salvar los compromisos contraidos por el ramo de Hacienda en las manzanas 5, 6, 7 y 8, y solares de letras (véase parte económica), cuyos terrenos están contiguos á la puerta de S. Antonio, y todos son de fácil compensacion.

En la proyeccion segunda, nos hemos ceñido puntualmente á nuestro anterior proyecto, que coincide del todo con nuestro plano de reforma en via de aprobacion, al objeto de que pueda realizarse desde luego sin tocar el fuerte de Atarazanas, no mediando obstáculo alguno de parte de la Hacienda, á la que por el contrario proporcionamos pingües rendimientos en espaciosas manzanas y consiguientes solares sobre la acera E. del boulevard.

Como se observará, en este último trayecto nos separamos de la prolongacion en línea recta que dió el Sr. Cerdá á la carretera general de Madrid, continuándola desde la plaza de la Cruz cubierta para acá con la latitud de 50 metros, y nos fundamos en la necesidad de evitar la direccion oblicua que resulta, divergiendo del confin O. de la ciudad y cogiendo parte de los predios urbanos, y muy señaladamente el fuerte de Atarazanas, lo cual origiaria gran número de dificultades que demorarian la realizacion de la obra. Todas estas dificultades las salvamos llevando la acera E., taugente al límite de dicha fortaleza.

Segun hemos indicado, otra de las ventajas que resultan de nuestro proyecto es la distribucion de manzanas, que permitirá formar solares preciosos, y de los cuales el Estado ha de sacar gran valor por su buena planta y recomendable situacion. Las calles de 3.ª ó 4.ª orden, ó sea de 8 metros,

que señalamos á espaldas y casi en la misma direccion del boulevard, nos parecen convenientes, ya por razon de los derechos adquiridos por los dueños de las casas que hacen testera á la calle del Conde del Asalto, cuyas aberturas en sus frentes laterales á derecha é izquierda son indicios de un principio de calle, que de esta suerte respetamos y continuamos; ya al objeto de lograr por este sencillo medio habitaciones para la clase media y proletaria, al lado de las de la rica y aristocrática, si bolgadas las unas con toda especie de comodidades, y fondo bastante para jardines de recreo, desahogadas las otras, con grandes tiendas y oficios, buenos zaguanes y cuartos baratos, lo que producirá el roce que ha de engendrar recíproco cambio de servicios y consiguiente aprecio entre las clases extremas y medias, tan conveniente en dias aciagos de trastornos y calamidades públicas, y aun en todas las circunstancias de la vida.

La única razon científica que podría cohonestar la prolongacion de la citada carretera general de Madrid en línea recta, señalada por el ingeniero D. Ildefonso Cerdá, esto es una visual indefinida, conveniente en vias de grande anchura, abriendo sobre terreno muy llano ó con bajo nivel en su centro, desaparece en el caso actual, por cuanto la plaza de la Cruz cubierta tiene considerable elevacion sobre el resto de su carrera, perdiéndose así toda ilusion y belleza en su visual, sin que con ello se consiguiese mayor conveniencia ni salubridad.

Boulevard del Este.

Con respeto al lado exterior del boulevard, en toda su estensa línea hemos evitado, en cuanto ha sido dable, hacer innovaciones al plano oficial, y con doble razon en los trayectos lindantes con la zona militar, en cuyo caso se halla el que actualmente nos ocupa, pues tiene por límite de demarcacion la zona de la Ciudadela, así como el del O. lo tiene en la de Monjuich, dispuesto por Real órden de 9 diciembre de 1858; cuyos límites vienen señalados por medio de líneas de puntos negros, este con la letra A, y aquel con la a.

En el boulevard del E. nos hemos acomodado á la gran arteria ó via del E. del plano Cerdá que va de N. á S., cruzando su eje la plaza de las afueras de la Puerta Nueva, desde la cual el boulevard sigue su desarrollo hasta empalmar con el paseo Nacional de la Barceloneta. A la vez, y en armonía con otros ramales que irradian simétricamente de la citada plaza cual centro comun, hemos estudiado una combinacion con el paseo de S. Juan y Jardin General trasladado á mejor lugar.

Tambien el boulevard del E. resulta dividido en dos tramos, que llamaremos *Oriental* ó del *Este* y de la *Barceloneta*, el primero saliendo de la plaza memorada y corriendo paralelo al paseo de San Juan, y el otro siguiendo la línea de la Barceloneta hasta el mar. Su punto de enlace es la interseccion con la via de Mediodía, que arranca de la plaza de Palacio en direccion al Besós, la cual proyectamos en reemplazo de la actual línea de paseo, llamado de D. Carlos y Cementerio.

El referido paseo de S. Juan queda intacto, con alguna mejora en sus entradas, y mejor punto de vista por ambos lados; todo ello fácil de realizar desde luego y sin obstáculo. En efecto, procede que por el lado de la ciudad se regularicen varias manzanas contiguas, á espaldas de las calles dichas del Rech y de Tantarantana, algunas de ellas de fondo reducidísimo y sin las indispensables condiciones de salubridad, teniendo además una alineacion caprichosa; á cuyo efecto debieran avanzar sus frentes posteriores hasta formar una sola línea recta y paralela al eje del paseo en toda su estension, mejorándose á la vez todas sus embocaduras, que son salidas de la ciudad, notablemente la de la calle de la Princesa, y plaza mercado del Borne, bajo el mayor ancho proyectado en el plano general de reforma.

Por el lado exterior ha de constituir una gran mejora la traslacion del Jardin General á la zona intermedia del paseo de S. Juan y del boulevard del E., que da un espacio de 40 metros de latitud, muy á propósito para sustituir el mezquino parterre actual, que nos pone en ridiculo si se compara con la Glorieta de Valencia, jardin público de Zaragoza y otros varios, mientras el que proyectamos en aquel sitio, de suyo precioso, fuera un jardin regularizado y digno de Barcelona.

Despues de todo lo manifestado, solo debemos añadir que entre la gran via E. del plano de Cerdá y el boulevard en proyecto, cuyo arrumbamiento era inevitable para seguir la direccion propia de su desarrollo hasta encontrar el paseo Nacional de la Barceloneta; ha sido preciso alterar ligeramente la figura de las manzanas del plano aprobado, particularmente de las que no vienen sobre la prolongacion recta del paseo de la Aduana, sin empero variar uada absolutamente en la gran avenida de S. Andrés ni en el demás trazado del plano oficial.

Acerca el boulevard de la Barceloneta, observaremos que insiguiendo la idea de eludir indem-

nizaciones, por la cual nos hemos guiado en todo este trabajo creyendo así llenar el espíritu de la Real orden que lo motiva, respetamos los compromisos é intereses creados por la Capitanía general al enajenar los patios que dan frente á las casas de la Barceloueta, mirando al paseo Nacional. Con este motivo rectificamos dicho paseo, en terminos que sin estorbo de la marina corra paralelamente y á nivel con aquella acera de casas hasta el mar, segun así lo tenemos indicado en el plano general de la Barceloneta, no sin rebajar el piso del llamado anden alto hasta nivelarle con el anden bajo, rectificado para hacer posible una línea de tinglados, que deje despejada la vista y la corriente de aquella parte del puerto.

Dejamos de ocuparnos del boulevard de Mediodía que debiera sustituir á la actual muralla del Mar, redondeando el completo de la circunvalacion, para no aventurar líneas que acaso no se avendrian con las obras de mejora del Puerto; pero enunciamos someramente la conveniencia de prolongar el paseo de la Aduana y de Isabel II hasta empalmar con el de la Rambla y de circunvalacion, tal cual lo dejamos trazado en el plano general de porvenir y reforma de la ciudad, si con el tiempo desaparece el fuerte de Atarazanas y puede continuarse este paseo por la vertiente meridional ó falda del Monjuich, hasta casa Antunez.

Perfiles.

Relieve del terreno sobre el eje del nuevo Boulevard: línea de emplazamiento de la gran alcantarilla de desagüe alrededor de la ciudad actual, y ramales que perennamente deben conducir las aguas inmundas fuera del puerto.

Los trabajos preliminares de esta nueva demostracion, engorrosos de suyo como todos los que deben practicarse sobre el terreno, atendido lo adelantado de la estacion y las lluvias ocurridas; lo han sido muchísimo mas si se tiene en cuenta la escasez de tiempo, y lo escalonado y desigual del piso que sigue la línea de los antiguos fosos, hacinamientos y hondonadas en la vasta zona de las murallas derruidas, y finalmente el natural embarazo de operar junto á fortificaciones, como son Atarazanas, San Antonio, Tallers, Junqueras, San Pedro, Ciudadela y D. Carlos, en todas las cuales el rigorismo de la ordenanza militar causa entorpecimientos y demoras, sobre todo si á falta de tiempo como ha sucedido en nuestro caso, no es dable recabar autorizacion por los trámites regulares.

Como quiera, á costa de los mayores esfuerzos, hanse vencido los obstáculos y conseguido el objeto, segun se demuestra por los quince perfiles longitudinales que acompañamos, que forman la línea total de circunvalacion y ramales de desvío, y los diez y siete transversales comprensivos de las distintas avenidas de la ciudad y sus secciones parciales, debidamente acotados y esplicados con arreglo á la disposicion del local comparada con el nivel del mar, punto de partida general, y acompañados de estados demostrativos referentes á cada perfil.

Para asegurar la mayor exactitud en las nivelaciones y sus cotas de referencia al punto de partida, determinamos ante todo, el punto cero ó sea el nivel promedio del mar, colocando un signo convencional en el anden bajo del muelle, frente la embocadura de la calle de Ginebra, tomando en consideracion la pequeña diferencia de nivel que resulta por razon del flujo y reflujo de las aguas de nuestro puerto, efecto por una parte de las marejadas cuando soplan vientos del N. ó del S., aunque no hay aquí marea de baja y pleamar, y por otra, de las corrientes que son siempre de E. á O., mas ó menos sensibles, segun se esperimentan en la costa de Italia, ofreciendo por comun resultado una diferencia promedio de 0^m 42, si bien en dias y horas no fijas.

La nivelacion general sobre el eje correspondiente á la gran alcantarilla de circunvalacion, abraza 11 perfiles longitudinales, y 15 transversales, sobre una línea de 5 kilómetros de mar á mar, y separadamente otros 5 que dirigen al puerto, siguiendo el eje de circunvalacion de la ciudad, y comprenden 1'830 kilómetros mas.

El primer perfil longitudinal AB, para el emplazamiento de la gran alcantarilla destinada al desvío de las aguas, arrauca del puerto ó anden del Sud en proyecto, sobre el eje de la gran via del O. marcada en el plano general de ensanche, que en parte hemos habilitado para el nuevo boulevard, atraviesa una pequeña loma al pié de Monjuich, recorre parte de las luertas hondas de San Beltran, y termina en la confluencia del eje en prolongacion de la calle de San Pablo, ó sea en el punto donde hemos establecido la plaza convexa. A esta afluye tambien otro ramal que partien do del mismo anden Sud del puerto, tangente al fuerte de Atarazanas, completa el desarrollo de l boulevard de circunvalacion. Véase el otro primer perfil longitudinal AB.

El primer trozo abraza una estension de 0'680 kilómetros, y ofrece la configuracion del local sobre la línea en que juzgamos debe establecerse la gran alcantarilla para desviar del puerto las aguas inmundas, evitando las fuertes reclamaciones que pudiera interponer el ramo de Marina, lo cual se conseguirá mediante una ligera curvatura en su final y extremo Sud, que la hará desembocar en el mar, á espaldas de la escollera ó punta del O. del puerto, hoy día en construccion. El otro ramal de que hemos hablado y que abraza una estension de 0'675 kilómetros, podrá construirse de iguales ó menores proporciones por el eje del boulevard, en el trecho ó tramo que denominamos de San Beltran, para precaver grandes aguaceros ó dar salida á las aguas pluviales en caso de inundacion.

La rasante de estos dos trayectos, consiste en partir del andén bajo, que recorrerá toda la parte S. de la ciudad lindante con el puerto, considerado á 3'5 metros sobre el nivel del mar, para terminar en el punto B donde bifurcan las dos espresadas direcciones, ó sea en la espresada plaza convexa.

Como el punto en el cual damos fin á la rasante, se halla á 7'850 metros sobre el nivel del mar, habiéndola arrancado en A, que está 3'5 metros mas alto, siendo la mas propia así en cuanto á la pendiente general relacionada con el punto mas elevado del boulevard en su desembocadura de la Rambla (á 17'432 metros del nivel del mar), como respecto de las demás salidas de la ciudad en el trecho que abraza dicha rasante; pueden considerarse puntos obligados (véase el piso de las calles que desembocan en el boulevard segun los perfiles transversales 1, 2, 3, 4, 5 y 6), si bien conciliándolo todo en cuanto permiten las circunstancias de las avenidas y demás accidentes locales: resulta que el trayecto AB de 0'680 kilómetros longitud, tiene 0'60 p. ‰ de pendiente hácia el mar.

El segundo perfil longitudinal BC abraza desde el punto anterior, ó sea de la plaza convexa, hasta la otra plaza inmediata, al salir de la puerta de San Antonio.

La rasante que hemos considerado mas en armonía con esta seccion, insiguiendo igual sistema que en la anterior, y mirando los perfiles transversales 3 y 4, algunos de ellos con referencia tambien á las calles que abren sobre el boulevard, produce una pendiente de 0'60 metros p. ‰ en la estension de 0'563 kilómetros, pues el punto B de la rasante se halla á 7'850 sobre el nivel del mar y el C á 11'337.

El tercer perfil longitudinal viene representado entre las letras C D, llegando hasta la salida de la calle de Valldoncella.

Su rasante á tenor de los principios establecidos y perfiles transversales (véase el núm. 4), sobre los ejes de las salidas que corresponden á este trayecto, dá un declive de 0'60 p. ‰ en la estension de 0'528 kilómetros, hallándose los puntos C y D á 11'337 metros y á 14'160 metros respectivamente de cota sobre las aguas del puerto.

El cuarto perfil longitudinal DE alcanza hasta pasada la embocadura de la calle de Tallers, en la plaza de la Universidad.

La rasante en esta seccion, da 0'424 kilómetros longitud, cuyos puntos extremos se halla n á 14'160 metros y á 16'390 metros de cota sobre las aguas del puerto, y atendidos los perfiles transversales, resulta á 0'60 metros p. ‰ (núm. 5) de pendiente.

El quinto perfil longitudinal E F, corre hasta el paseo de Gracia, en la plaza de Isabel-Alfonso.

Su rasante de estension 0'423 kilómetros, rebajados los 240 metros que mide de longitud dicha plaza, la cual dejamos á perfecto nivel, y atendidos los perfiles transversales de núm. 6 y 7, especialmente la avenida de la Rambla núm. 6, que determina la inclinacion de dicha plaza; resulta á 0'60 metros de pendiente hácia el mar, hallándose los puntos E F á 16'390 metros y á 17'432 metros sobre las aguas del puerto.

En toda la línea hemos rebajado cuidadosamente el piso del boulevard cuanto ha sido posible, con relacion á las avenidas de la ciudad, á fin de evitar la entrada de aguas de sus afueras en dias de fuertes aguaceros.

El sexto perfil longitudinal F G, comprende el terreno que corre desde el paseo de Gracia hasta detrás de Junqueras, en la encrucijada que el boulevard forma con una calle del ensanche, que debe prolongarse segun nuestro proyecto hasta la plaza de Palacio.

Habida razon de los perfiles transversales, singularmente de la avenida de los paseos de San Juan y de Gracia, que determinan el lado E. de la plaza referida, la rasante de este tramo, de estension 0'437, tiene en sus extremos F G la cota respectiva de 17'432 metros y 13'400 metros sobre la superficie de las aguas del puerto, dando una pendiente de 1'00 metros p. ‰.

El séptimo perfil longitudinal G H representa el tramo del boulevard N. desde detrás de Junqueras hasta la plaza Oriental.

La rasante, que mide 0'428 kilómetros de longitud, hecha atencion á los perfiles transversales núm. 10 y á la cota de los citados extremos del Boulevard, ó sea de 13'400 metros en el punto G y de 9'350 metros en H, sobre las aguas del puerto, resulta á 1'00 metros por 100 de declive.

El octavo perfil longitudinal HI representa la parte de tramo del Boulevard E. comprendida entre la citada plaza Oriental y la prolongacion de la calle de la Princesa.

La rasante de este tramo, inclusa la estension de dicha plaza, mide 0'522 kilómetros; y atendido el piso de las salidas de la ciudad que desembocan en su trecho segun el perfil transversal núm. 11, tiene la cota respectiva de sus extremos á 9'350 metros en H, y á 7'310 metros en I sobre el nivel de las aguas del puerto, arrojando una pendiente de 0^m 45 por 100.

El noveno perfil longitudinal entre letras I J, corre otra seccion del Boulevard E desde la salida de la calle de la Princesa, hasta la línea de prolongacion de la calle-paseo de la Aduana.

La rasante del mismo tramo, en estension de 0'236 kilómetros, considerado el perfil transversal de las avenidas y salidas intermedias, núm. 12, tiene de pendiente 0'45 metros, siendo de 8'050 metros sobre el nivel de las aguas del puerto la cota del punto I, y de 7'000 metros la de J.

El décimo y undécimo perfil longitudinal, comprende la seccion del Boulevard entre la prolongacion de la calle de la Princesa y el paseo Nacional de la Barceloneta, letras J K.

Su rasante mide 0'635 kilómetros, y atendidos igualmente los perfiles transversales de las salidas y avenidas de la ciudad núms. 13 y 14, hallándose J á 7'000 metros y K á 5'360 metros sobre dichas aguas del puerto, resulta 0'45 metros pendiente.

Por fin, el duodécimo y décimo tercero perfil longitudinal K L, comprende el paseo de la Barceloneta, entre el punto extremo del anterior y el mar.

Su rasante se ajusta del todo á la misma que resulte de los umbrales ó piso de la acera contigua de casas y embocadura de calles que parten del actual paseo Nacional, conforme lo demuestran los perfiles transversales núms. 15, 16 y 17 que se acompañan; y siendo la cota de su extremo K á 5'100 metros y considerada en L á 3'50 sobre el nivel del mar, resulta de pendiente 0'15 metros.

Advertimos que la rasante sobre el eje de la gran via ó arteria E. del ensanche, que cruzando la plaza de Toros desemboca en el mar, perfil longitudinal núms. 8 al 11, letras H M, la hemos destinado con preferencia para el emplazamiento de la gran alcantarilla de desagüe, pues á medida que se acorta la distancia, aumenta la pendiente. Su estension es de 1'593 kilómetros, y siendo la cota de su extremo H 9'350, y considerada en M á 3'50 metros sobre el nivel del mar, resulta una pendiente de 0'45 metros por 100.

GRANDE ALCANTARILLA DE DESAGUE

por el eje del paseo ó Boulevard de circunvalacion.

Desde la desaparicion de las antiguas murallas, es ya de urgente y absoluta necesidad para evitar inundaciones en Barcelona y sus afueras, la apertura de un canal en la base de la cordillera que ciñe este hermoso llano, al objeto de interceptar las derivaciones de la montaña por derecha é izquierda, conduciéndolas al mar; sin embargo, no es menos urgente construir una grande alcantarilla sobre el eje del proyectado Boulevard de circunvalacion de la ciudad, que oportunamente situada al mas bajo nivel posible, considerada la altura de las aguas del mar y su correspondiente inclinacion, sirva de desagüe á la nueva poblacion en su parte superior N., y tambien á los barrios altos de la antigua.

Establecemos el mas bajo nivel posible, al objeto de que cuando vaya renovándose ó reemplazándose el malísimo alcantarillado actual de la ciudad, puedan dirigirse sus aguas al E. y al O., para ingresar en la gran alcantarilla de contorno que proponemos, sin perder de vista el principal objeto de desviar del puerto en cuanto sea posible, las aguas sucias que con tanta razon han producido sentidas reclamaciones.

La última inundacion evidencia el interés de la mejora que indicamos para el interior, ó sea la renovacion total ó paulatina del presente alcantarillado, digna de un estudio pronto y detenido para que sea radical, procurando dar á este suficiente capacidad al objeto de prevenir cualesquiera eventualidades, y teniendo gran cuidado en impedir el abuso que hoy dia y desde muchos años se

observa, cual es el aprovecharse los particulares de la cloaca para dirigirle sus albañales de letrinas é inmundicias, con gran detrimento de la salud pública, pues esto produce miasmas nocivos que vician el ambiente, originando muchísimas enfermedades; siendo así que la alcantarilla solo debiera servir para dar salida á las aguas sucias y pluviales, sin perjuicio de poder utilizarse económicamente para otros fines de no menos utilidad, como cañerías de gas y aguas potables, si á tal grado de aseo se llegase que para todo ello pudiera servir el nuevo alcantarillado.

Los detalles que vamos á presentar sobre la gran alcantarilla ideada, pondrán mas en claro nuestro pensamiento.

Su ancho de luz es de 6 metros, su altura de 3 = 50, y por consiguiente su cauce, canal ó abertura, muy capaz y sobrado para el desagüe máximo del caudal que en la misma pueda acumularse, aun mientras no se abra el canal indicado al pié de la montaña; fundándonos en datos que tenemos sobre el número de litros de agua que por segundo cayó en la superficie del rádio durante el último aguacero, extraordinario y superior á cuantos ha sufrido la capital de gran número de años á esta parte.

Procuramos que la misma alcantarilla sea susceptible del tránsito doble de carruajes, por si se considerase útil ahora ó con el tiempo un paso subterráneo, para el acarreo desde el puerto, de carbon de piedra, cuyo polvo tanto molesta al vecindario, ó para otros fines á cual mas cómodo y útil; siendo de todas maneras su capacidad suficiente á absorber las aguas de la ciudad y de su rádio, en cualquier accidente ó siniestro inesperado.

Para mayor limpieza y comodidad, atendiendo al doble destino indicado, añadimos en su solera un reguero ó canalizo esclusivo para aguas inmundas, cubierto por total y á trechos con cobijas sobre pozos de registro, separados á 0 = 02, de modo que el agua pueda escurrirse por las rendijas intermedias. Dámosle tambien luz y ventilación á cada mil metros, ó sea 1 kilómetro de distancia, aprovechando al intento la buena disposicion de la via pública, con lo que será realizable no solo el doble, sino un triple servicio de esta alcantarilla, á saber: camino subterráneo capaz á doble via; desagüe general para usos extraordinarios, y perennemente para los ordinarios, y galería propia para la colocacion de cañerías de agua potable, tuberías de gas, etc.

Procuramos tambien á las indicadas distancias, y particularmente en los ejes de las calles transversales, que empalmen con esta alcantarilla las galerías particulares, para mejor llenar el objeto propuesto, atendiendo á la poca diferencia del nivel de la ciudad sobre el mar, que no permite abrir en todos sus ángulos galerías apropiadas al servicio de agua y gas, encima ó debajo del alcantarillado. Además nuestro proyecto envuelve grande economía, pues con él será fácil mas ó menos tarde, conducir ó recoger á domicilio el agua, gas y demás cosas indicadas, sobre todo en las calles anchas.

Damos por sentado que á las cloacas generales afluirán todos los albañales particulares, y mediante la precaucion que indicamos en el perfil transversal ó seccion de la via pública y de la alcantarilla, los albañales ó galerías laterales de la misma recogerian al paso y para mayor limpieza, las aguas llovedizas absorbidas por los invernales ó sumideros de las aceras, vias rodadas y paseos.

El servicio de acarreo de carbon de piedra, arenas y escombros, limpia de letrinas desinfectadas ó no, en depósitos inmediatos hechos al intento, y otros usos mas ó menos importantes á que pueden destinarse las nuevas alcantarillas, y desde luego la de la periferia que nos ocupa, recorriendo todas las calles dentro y fuera de ella que se abran en sus afluentes; proporcionaria notables beneficios á los propietarios colindantes, siempre y cuando se hicieran ramales á domicilio con permiso de la autoridad local, que lo concederia mientras hubiera suficiente ancho y altura para el paso; y no seria menos útil al público, siquiera para evitar el polvo, mal olor y repugnante vista de tantos objetos que suelen obstruir las vias y calles, mayormente en un paseo como el que nos ocupa.

Se objetará tal vez la dificultad que ofreceria el acarreo por razon de las entradas; mas prescindiendo de que este óbice es fácil de resolver (y lo demostraríamos si el tiempo no apremiara), semejantes entradas y salidas por el andén ó playa, podrian dejarse abiertas en el trecho que se considerase necesario y sobre los reducidos canalizos de aguas sucias que dejamos indicado en la solera de las alcantarillas.

Por fin, el detall ó seccion transversal del nuevo Boulevard y alcantarilla, completa la idea que nos propusimos demostrar sobre la distribucion y latitud á nuestro juicio mas convenientes de la via pública, y situacion de la grande alcantarilla, sin perjuicio de bajar esta mas ó menos segun lo permita el punto de nivel del mar sobre el eje longitudinal de circunvalacion. Señalamos en efecto 4 metros de latitud á las aceras, y 11 á las vias rodadas contiguas, quedando 15 para el paseo de recreacion central, que forman el total de los 45 establecidos para el Boulevard.

A orillas del paseo, en el punto de union de su bombado en las vias rodadas laterales, indicamos

la conveniencia de plantar árboles, esto es una hilera por parte, colocados á 6 metros uno de otro, ó aquella mayor ó menor distancia que requiriese la índole del arbolado.

Indicaríamos tambien, si no nos pareciere ageno de este lugar, la clase de construccion y materiales que nos parecen mas ventajosos para estas obras. Solo incidentalmente consignaremos que en Paris, Londres, Bruselas y otras capitales que hemos visitado, se da hoy día la preferencia á grandes pavimentos para aceras y hordillo, y á calzadas por el sistema *macadam* para las vias rodadas, empleándose adoquines en los canalizos pluviales que corren en la union de las curvas ó bombados y aceras, paraque el arroyo no las desmorone y deteriore.

Barcelona 18 de noviembre de 1862.— Los Arquitectos municipales, *Miguel Garriga y Roca—José Fontseré.*



ANNEX 5

MEMÒRIA DESCRIPTIVA DEL PROJECTE
DE REFORMA DEL BARRI MARÍTIM
DE LA BARCELONETA

11 AGOST 1862
(IMH caixa 3 GR)

MEMORIA DESCRIPTIVA

Del Proyecto de Reforma

del Barrio Maritimo

de la

BARCELONETA

Insiguiendo la Real orden de 16 de Enero de 1862,
en relación con el puerto y con la gran zona de la Ciu-
dad y su ensanche; comprendiendo calculos, datos
y noticias, y el plano general de aquel terreno
y caserío, con otros planos inherentes y
accesorios; todo segun reglas faculta-
tivas y económicas, con estricta
sujeción a las leyes vigen-
tes.

1ª PARTE

ESTADO ACTUAL

de la

BARCELONETA

EMANCIPACIÓN DE LOS BARRIOS MARITIMOS DE LA BARCELONETA

LA REAL ORDEN de 9 de Diciembre de 1858 que libertó a los Barrios Maritimos de las trabas impuestas por el ramo de guerra segregandolos de la Capitanía General y agregandolos a ese Municipio y la de 23 de Mayo del mismo año que dispuso el deseado derribo de las puertas de mar, contribuyeron poderosamente al raudo vuelo que ha tomado aquella zona de población, la cual llena de vida se estenderá a no dudarlo por el único punto en que su situación topográfica se lo permite, gracias a la protección que esa digna Municipalidad viene dispensando a aquel populoso y apiñado caserio y al celo del Gobierno que en Real orden de 16 de Enero de 1862 dispuso se estudiase en la parte facultativa y económica el proyecto mas conveniente de su reforma, insiguiendo el informe, de la ilustrada Junta de policia urbana y edificios públicos a cuyas prescripciones he debido ceñirme.

PLANOS QUE SE ACOMPAÑAN

Como base de mi trabajo acompaño el plano general de la Barceloneta a la escala de 1 por 2.000 y otro inteligible a la mayor medida de uno por 1.000 limitado a expresar la situación de los Barrios y número de las manzanas, dividido en total en otros parciales con referencia a las calles a 1 por 300. Presento asimismo perfiles longitudinales y transversales de todas las calles y demas vias públicas, continuando en los dos primeros planos las curvas de nivel y en los parciales la indicación de las obras subterranas, alcantarillado, cañerías y tuberías para la conducción de agua y gas, varios estados y detalles referentes a aquella población, especialmente la topografia trigonométrica de la localidad conforme se hallan en el dia; con sus respectivos cálculos estado de la superficie ocupada en globo y partes de ella, edificadas o no edificadas, en detalle; un apéndice histórico y además el modelo de las casas en nuestras épocas distintas: todo con arreglo al proyecto de reforma que se hizo manifiesto al publico durante el periodo marcado por la ley previo examen de una Comisión de Arquitectos nombrada exprefeso por V.E, la que informó á tenor y en vista del mismo trazado.

IMPORTANCIA DE ESTOS BARRIOS MARITIMOS

La importancia de la Barceloneta es consiguiente y corre pareja con la del Puerto el cual a la vez la imprime a la Ciudad Condal que es incuestionablemente la primera de España en el Mediterraneo pudiendo aplicarselo como Lamartine lo aplico a Marsella, respecto de la Francia el dictado de fachada de nuestra bella Peninsula. Basta acercarse a aquellos barrios maritimos y dar una vuelta por sus alrededores para quedar asombrado de la actividad, movimiento industria y esceso de vida que do quiera rebosa, en sus andenes atestados de mercancías, en su astillero insuficiente para los trabajos de construcción naval, en sus vias públicas cruzadas por incesante acarreo, en sus numerosos talleres de toda clase de industria; en sus fábricas de todo genero de artículos, y por lo último en sus habitaciones atestadas de gentes de todas las naciones que forman una población heterogénea, bullidera, sobrada ya para el espacio que la contiene, y cuyo número aumenta cada día en alarmante escala.

Así es que el caserio no obstante la mezquina planta sobre arenas y sus proporciones monótonas y en miniatura destinado originariamente a economica vivienda de familias pescadoras en épocas de poquisimas necesidades, ha venido tomando creces escesivas sin consideración á la resistencia de los cimientos y muros de carga, y rebosa ya de tal modo por el único lado á él abierto que llega a tocar el mar, desafiando el furor de sus olas que la han hecho sentir por desgracia mas de una vez en recientes fechas grandes y lamentables estragos. Cuando una población se desborda así, cuando tanta vitalidad la impulsa y a tan vicioso desarrollo la obliga su progresivo aumento, es evidente la necesidad de una reforma y ensanche que no solo satisfagan sus exigencias presentes si no que basten á atender las de un seguro y brillante porvenir.

CONDICIONES DE LA REFORMA Y ENSANCHE

Pero la política, la buena policía y hasta la humanidad exigen que este ensanche sea racional y previsor, arreglado a los principios científicos mas adelantados y a las condiciones de viabilidad y bienestar que requiera la civilización moderna.

No basta que el número de casas aumente con igualdad de planta, alzado y forma, que se hagan nuevas habitaciones amoldadas a las actuales, subdividiendolas en chiribitales nauseabundos, sin espacio suficiente donde moverse y sin aire para respirar; es preciso, ya que todas sus proporciones son mezquinas y su planta viciosa, refundirlas por decirlo así, darles aire y luz, aumentar su espacio agregando unas á otras, suprimiendo calles y manzanas, es preciso hacerlas sólidas, cómodas, bellas, saneadas y habitables, es preciso en fin, realizar un ensanche general con las circunstancias que el Gobierno previsoramente ordena y que el infrascrito con todo ahinco ha estudiado y propone en este memoria.

CRECIMIENTO DE LA BARCELONETA

Sabidos son de todos el origen y progresos de este hoy importantísimo caserio que se fundó en 1753 y esclusivo objeto de proporcionar habitacion a infelices pescadores y a otras personas dedicadas a las faenas de mar que hasta entonces habian vejetado al abrigo de simples chozas (vease la adjunta relacion detallada del origen e historia de este barrio). ¿No podia preverse en aquella lejana época el excesivo desarrollo de esta zona de población, debido casi esclusivamente a la importancia creciente de nuestro puerto? cuyas obras empezadas en 1602 y poco adelantas en 1619, ofrecian ya entonces alguna esperanza de abrigo a las barcas pescadoras y á los buques de cabotaje, cuya esperanza, se convirtio en realidad, aun para embarcaciones de mayor porte, y mas adelante en 1751, habian traspasado la linterna vieja en 1772.

De esta época data el crecimiento de la población verificada paulatinamente a medida que lo exijian las necesidades de la marina y del comercio que cada dia ha tomado mayor incremento á proporcion que han mejorado las condiciones de seguridad de nuestra rada con el desarrollo de la punta del muelle del Este con probabilidad de verse en dia no lejano terminado el puerto artificial, de modo que lo que en un principio fueron simples chozas, convertidas luego en raquiticas habitaciones ha venido a ser hoy una gran población, insuficiente empero para satisfacer las necesidades cada dia crecientes de nuestra marina de guerra y mercantil, y las del comercio que siempre en progreso, carece de almacenes para el deposito y custodia de sus mercancías.

PORVENIR DE LA MISMA EN SU IMPORTANCIA MARÍTIMA

Si la Barceloneta es insuficiente hoy, lo será mucho mas cuando terminadas por completo las obras del puerto que se realizan con notable actividad, ofrezca todas las seguridades apetecibles y acudan a el los buques de todas las naciones, aun los de mayor porte y cuando abierto el istmo de Suez, aumente el comercio marítimo del Mediterraneo, cuya circunstancia ha tenido presente con sabia previsión el Gobierno de S.M. que consultando los verdaderos intereses de la nacion española, ha de haber reconocido que la industriosa y rica Barcelona es entre nuestras Ciudades marítimas la que mas ventajosamente puede competir con los primeros puertos de Levante, la mas digna rival de la opulenta Marsella, y la unica capaz con el apoyo de una entendida administración de reconquistar un dia tal vez el centro del Mediterraneo, que a pesar de la rivalidad de Génova y Venecia empuñaron con tanta gloria nuestros antepasados.

PARANGON DE NUESTRO PUERTO CON EL DE MARSELLA

Mas diremos; nuestro litoral reune circunstancias que nunca podrá ofrecer el de Marsella, circunstancias que valiendole con el tiempo indudable preferencia, coronaran con feliz exito su noble emulación.

Nadie desconoce la inmensa ventaja que el puerto de Barcelona lleva a aquel por su posición topográfica, para seguridad de las embarcaciones que se acogen a su abrigo.

El de Marsella abriendo al O. sobre el proceloso golfo de Lion, se hace muy espuesto por no decir impracticable, durante épocas determinadas e invariables del año, a causa de lo embravecido de aquel mar, mientras el nuestro, con la barrera de las Islas Baleares, goza ordinariamente aguas tranquilas, alterandose su apacibilidad solo de tarde en tarde y únicamente por influjo de los vientos del Sur. Pero aun este óbice quedará reducido en cuanto se concluyan con acierto las obras ya emprendidas de las escolleras y lenguas de prolongación del E. y el O. por las cuales el puerto va a cerrarse completamente, viniendo a resultar un verdadero dock con todas las garantías salvadoras en cualquier evento y para toda clase de buques.

NECESIDAD DE LA MEJORA

Es urgente el ensanche y reforma del hacinado caserio de la Barceloneta, y esta necesidad no pasó desapercibida a V.E. cuyo celo e interés por el bien de sus administrados han sido en todo tiempo notorios. En efecto, tan luego como fue aquella segregada de la Capitanía General y no bien el infraescrito había dado principio a los trabajos preliminares para el levantamiento del plano de esta Capital, se sirvió ordenarle que con preferencia a este se ocupase en levantar el de la nueva zona que se le había confiado a fin de remediar los inconvenientes de una población que se apiñó y agrupó extraordinariamente en detrimento de la salud de sus moradores.

MALAS CONDICIONES ACTUALES

La Barceloneta no tiene otro lecho que un reducido arsenal en el que las prescripciones del ramo de guerra solo permitían edificar habitaciones compuestas de bajos y un alto sobre reducidos solares de planta cuadrada de unos 3'208 metros lado, o sean 67'375 metros de superficie, con vista y salida a dos calles terreno insuficiente para la construcción de casas medianamente higiénicas; pero el mal ha tomado mayores proporciones cuando por el exceso de vitalidad en el casco de Barcelona y a causa del progresivo aumento de los alquileres, la población ha debido esparcirse en los alrededores, al propio tiempo que una buena parte de los solares destinados antes a viviendas se han transformado en almacenes y talleres propios para diversos ramos de industria dependientes de la marina, lo cual ha dado margen á que á falta de localidad, las antiguas raquíticas habitaciones se hayan convertido en su mayor parte en medias casas dividiéndose el piso alto y el bajo en dos secciones iguales, cada una de las cuales sale a una sola calle, quedando reducida su respectiva superficie a 35'230 metros. Pero ni

aun así quedo satisfecha la necesidad de albergar la población, cada día mas exuberante y se recurrió al extremo de dividir las casas en cuatro porciones, viniendo ocupados los bajos por dos familias y por otras dos el piso alto, mientras de otro lado especuladores imprudentes, empeñados en temeraria lucha con el mar, levantaron edificios en la arena que conquistaban á las olas, cuya osadía han pagado algunos propietarios con la pérdida completa de sus intereses. De todo ello ha resultado tan gran hacinamiento de moradores, y de tal suerte ha quedado comprometida la salubridad, que no se comprende como pasó un año sin desarrollarse allí alguna enfermedad peligrosa.

EXTRACTO DE DATOS ESTADISTICOS

Parece increíble que mas de 19,500 almas se alberguen en 1,441 casitas de tan pésimas condiciones, en una superficie de 210'179 metros cuadrados, sin apenas aire para respirar. Esta es, sin embargo, una triste verdad que me propongo demostrar con el siguiente dato estadístico.

Las casas que cuenta hoy la Barceloneta se hallan divididas y ocupadas en la forma siguiente:

	Casas	Individuos	Total
1º Cura y vicarios, casa rectoral	1	6	6
2º Hacendados y del comercio casas enteras	50	50	500
3º Artesanos é industriales, casas enteras	100	10	1000
4º Tenderos en bajos, casas enteras. . .	150	8	1200
5º Pescadores matriculados en mitad de casa	900	8	7200
6º Proletarios en cuartos de casa de tres pisos de altura o sean 6 habitaciones	220	40	8800
7º De vivir desconocido	20	40	800
	1441		19506

LA MISMA MEJORA RECLAMADA POR LA DEL PUERTO

Siendo tan deplorable y desconsoladora la situación actual de este caserío ¿que sucederá, Sor. Exmo?, el día que gracias á la previsión del Gobierno de S.M. adelantando como adelanta la obra del Puerto, encuentren en el las naves no solo

completo abrigo, sino también los careneros y darsenas indispensables? ¿Que sucederá cuando abierto el canal de Suez, duplique o tal vez triplique el tráfico? y crezca por lo tanto de nuestro Puerto la importancia? El raudo vuelo que tomarán nuestra marina de guerra y mercante, creará inmensos intereses, y será infinitamente mayor la necesidad de talleres, almacenes y viviendas para la gente del mar.

FELICES DISPOSICIONES PARA SER MEJORADA LA POBLACIÓN

La Barceloneta, sin embargo, en medio de los inconvenientes que acabamos de indicar, a saber, la reducida planta de sus edificios, debida la idea que presidió á su creación, y la subdivisión de ellos, motivada por el esceso de vecindario que se ha ido aglomerando, tiene en cambio circunstancias recomendables, no comunes en nuestro país, cuales son, su ordenada simetría, su perfecta regularidad y piso sumamente llano, la rectitud de sus calles tiradas a cordel, con un ancho de 6^m,65 las longitudinales, ó sea de N. a S, y 7^m,50 las transversales de E. a O. y un aspecto general de orden, aseo y buena disposición que la hacen especial en su línea, cuyas circunstancias han de facilitar no poco una reforma lenta y provechosa sin gran dispendio, de modo que a imitación de la renovada Edimburgo, llene todas las necesidades y concilie el interés de las varias clases de la sociedad, de una manera política, humanitaria y social que nada deje que desear. Las bases son buenas en mi concepto adoptadas las variaciones que propongo, su desarrollo bien entendido no podrá menos de satisfacer las presentes y futuras exigencias.

REEDIFICACIÓN DEL CASERIO

Resistiéndose ahora estos barrios de la escasez de los fondos de que pudieron disponer sus primeros pobladores, las casas en su mayor número no admiten rehabilitación, ya por antigüedad, ya por sus débiles al par que pésimas construcciones y mala distribución. Los muros de carga, sus cimientos y la altura distan mucho de cumplir con las reglas de solidez preescritas en las ordenanzas municipales, pues la mayor parte apenas tiene cimientos ni paredes de traviesa, y las exteriores solo cuentan con el espesor de 0'150 metros, de modo que si pudo creerselas suficientes para el servicio á que estaban destinadas es indudable que no se prestan ya a soportar la mayor carga que resultará del aumento de pisos y correspondiente desván. Así lo ha reconocido igualmente la celosa Junta consultiva de policía urbana y edificios públicos, la cual visto el dictamen del Arquitecto de Provincia, y después de negar á los propietarios el derecho de levantar sus edificios sin redimir la servidumbre con que les fueron establecidos los solares, examina el terreno que cada uno ocupa y los metros cúbicos de aire que corresponden a cada individuo, se opone á que se levanten a mayor altura e

indica la conveniencia de un derribo total y de la reedificación del caserio bajo unas bases racionales, contrarias a las que sirvieron de punto de partida para la edificación existente.

MODO DE OBTENER UNA REFORMA RADICAL

Se hace, pues necesaria una reforma radical con la que conservando en cuanto sea dable lo existente, y aprovechando la oportunidad de la actual tendencia a la reconstrucción de edificios, desaparezcan las diminutas casas antiguas, muy particularmente las subdivididas en medias casas, y uniendose paulatinamente las manzanas, se les proporcione el reedificarse una area mayor, no permitiendo en los edificios existentes innovacion alguna que contrarie esta unidad de pensamiento, á fin de facilitar y activar el levantamiento de los nuevos con estricta sujeción a las prescripciones de las Ordenanzas que se adopten. De esta suerte, sin lastimar los intereses creados, ciertamente muy respetables, mas de lo puramente preciso, es posible obtener el saneamiento de una población que por su contigüidad al Mediterraneo ó sea a la costa del mar; y al puerto, y como auxiliar del comercio y marina, viene llamada á ser frente Sud y la parte mas importante de la Ciudad á que debe su origen.

2ª PARTE

REFORMA Y ENSANCHE

de la

BARCELONETA

COTEJO DE ESTA REFORMA CON LA DE VIGO

La idea comunicada por el Gobierno respecto al total derribo de la Barceloneta como medio mas asequible para su reforma tiene mucha analogia con el nuevo plano del barrio marítimo de la Ciudad de Vigo, aprobado en dos Marzo de mil ochocientos cuarenta y uno, en el que dominó el mismo pensamiento, siendo este el unico ejemplar que recordamos dentro y fuera de España pues quedó en proyecto la misma resolución adoptada para la antigua Marsella. Sin embargo entre nuestra población y las dos ultimas media notable diferencia: las de Vigo y Marsella son deformes y asquerosas en todos conceptos, por la desigualdad de su piso, por sus edificios irregulares, asi en el sentido horizontal como en el vertical y por la falta absoluta de armonia y conveniencia componiendo dicho Barrio de Vigo de una estensa calle llamada de Pescadores con vista al muelle, o sea al Norte desde la bateria de Sabaje y puertas del Sol y Gambon hasta el camino de la Calzada, formando una sola via de 1,600 al pie de colinas cuyos edificios en tortuosa y antojadiza linea llevan por cada frente distinto rumbo, ora avanzando ora retrocediendo sin mas transversales a su espalda que unas malas avenidas y angostas torrenceras nada dignas por cierto de la importancia de aquella rica plaza marítima morada de unos 6.000 habitantes y de 2.000 el barrio marítimo de que se trata.

NECESIDAD DEL DERRIBO DEL BARRIO MARÍTIMO DE VIGO

Todas estas desventajas hacian verdaderamente necesario no solo el ensanche y reforma sino el emplazamiento de una nueva población, como lo hizo el ilustrado Marcoartú sobre el trazado de manzanas de 100 metros de longitud por 40 de latitud insiguiendo el sistema cuadrangular a lo largo y al traves de la localidad presente entre el antiguo paseo o Boulevard de circunvalación y el puerto y plaza marítima con espacio para bellos paseos y regularizadas plazas iglesias, Casa Consistorial, Aduanas, Bolsa, Tribunal de Comercio, etc, etc, todo situado en vias paralelas de 10 metros de ancho y alguna de ellas porticada, como la plaza mayor y sus avenidas.

MEJOR APTITUD DE LA BARCELONETA

La Barceloneta por el contrario tiene una planta sumamente llana y regularizada, contenida a proposito en la plaza del Mediterráneo entre sus orillas E. y S. bastando echar una ojeada sobre el plano de la misma para ver la perfecta aunque monotonía de sus calles manzanas y plazas, como en las mejores poblaciones modernas, segun el sistema rectangular tan en practica en los Estados Unidos y en otros paises adelantados, sistema adoptado tambien por el ilustrado Sr. Cerdá en el ensanche de esta Capital.

Las calles de nuestros barrios maritimos corren unas de N. a S. con ancho de 6'65 metros y otras de E. á O. con el de 7'50 cruzando aquellas en angulo recto. Las manzanas en general tienen unos 90 metros de longitud promedia, 8'40 de latitud y 756^m, de superficie; divididas en 10 solares de planta cuadrada de 8^m,40 de lado y 10^m,56 superficie y por fin las casas son tan simetricas y uniformes como todo lo demás.

MEJORA ASEQUIBLE SIN NECESIDAD DE APELAR A UN DERRIBO TOTAL

Siguiendo la comparación que empecé y haciendome un deber de conciencia acumular cuantos sean posibles sobre un asunto que merece pesarse debidamente antes de adoptar la medida extrema de un derribo total que lastimaria grandes intereses y llenaria de aflicción a muchas familias; dire que la Barceloneta fundada en la arena lo mismo que el antiguo Barrio marítimo de la Ciudad de Vigo, tiene de superficie 210'179 metros y tendra en el ensanche 316'455 metros al paso que el de Vigo mide 230,500 metros en su planta antigua y medira 528,025 metros luego de verificada su transformacion en virtud del nuevo proyecto.

BASTA REFORMAR LA BARCELONETA SOBRE SUS CONDICIONES ACTUALES

La primera, pues en su planta y demás circunstancias dista mucho de ofrecer las malas condiciones de la segunda, y lejos de exigir un derribo para su regularización, solo necesita ser reformada bajo las mismas lineas que la constituyeron y que son precisamente las mas asequibles que podria adoptar la reforma y señalar la ciencia. En efecto, que mejor base puede desearse para la regularización, visualidad y saneamiento de un pueblo cualquiera, que la nivelación de su superficie, su viavilidad desaogada y su regularidad de lineas en todas direcciones. Bajo este punto de vista la Barceloneta nada deja que desear; de consiguiente su mal debe de estar en otra parte, y cuando el Gobierno propende a la medida del derribo, semejante mal será a sus ojos muy grave y de dificil conciliación. No obstante si el infraescrito puede atreverse a emitir su voto cree y espera demostrar que el mal indicado no carece de remedio. El unico defecto

de la Barceloneta consiste en su destino originario, en el vicio de su fundación, reducido a satisfacer una necesidad apremiante, sin mira a las exigencias de lo futuro que tal vez entonces no se sospecharon ni podían preverse. Nacido este Barrio á consecuencia del derribo de los famosos barrios de la Ribera ocasionado por la erección de la Ciudadela, solo se trato de compensar hasta cierto punto a los dueños espropiados, y abrir un asilo a la población marítima que era la que mas se resentía de aquel cambio de cosas. Por esto aunque la nueva población fué levantada sobre un plan vasto, holgado y hasta lujoso en su clase y para su época atendidos así el destino de ella, como el número y las necesidades de los moradores; no pedía convenir a lo que en un siglo mas adelante habian de requerir el progreso grandísimo del Puerto y de la Ciudad matriz; el desarrollo extraordinario de la industria, del tráfico y de la población, el cambio incalculable de circunstancias y el número infinito de nuevas e imprevistas exigencias.

SUBDIVISIÓN DE LAS CASAS

Así es que sus casas hechas a manera de pabellones sobre una planta cuadrada de 3'40 metros por lado y 70'56 de superficie servían y bastaban para una sola familia de modesta posición; pero cuando el vecindario fué creciendo hasta tocar la orilla del mar; cuando ocupadas todas las casas no hubo lugar bastante para los nuevos moradores, se empezaron a dividir por mitades y hasta en cuartos los primitivos predios, hacinandose cuatro ó mas familias donde solo cabía una; y lo mas sensible es que esta división se hiciese paralela a los frentes delanteros y posterior con lo cual se privó de establecer la corriente de una á otra de las respectivas vías, como se hubiera obtenido practicando una división normal sobre las mismas. He aquí como se albergan cerca de 20.000 almas en un sitio capaz solo para 3000: he aquí las malas condiciones de vitalidad que hacen indispensable la reforma de esta población, cuando no solo su vecindario es ya excesivo, sino que está en vísperas de serlo infinitamente mas a causa de la mejora del Puerto y del desarrollo inmenso de la Capital.

MODO DE OBTENER REFORMA PACIFICA Y PAULATINAMENTE

Ahora bien, vengamos al modo de realizar esta reforma. ¿Es posible conseguirla, sin transtorno, sin apelar á medios extremos, ni causar la ruina y desesperación de muchos interesados y sustraer a la memoria el grito de dolor que arrancó la demolición de los famosos Barrios de la Ribera en época de triste recordación; verificandola por el contrario? eficaz y paulatinamente de una manera que concilie el bien público con el interés particular? En concepto del infrascrito, sería este muy facil, optando por el sistema de agrupar de dos en dos ó mas las reducidas manzanas y suprimir algunas de las calles que no tienen visual indefinida, proporcionando así mayor capacidad a los solares o sea

unos 221 metros de superficie, lo cual podria efectuarse por zonas a partir de la inmediata a los andenes del puerto, donde mas se deja sentir esta necesidad y cuya superficie promedia seria de 171 metros por solar; pudiendo servir de ejemplo a las restantes zonas del interior, para que poco y a gusto de todos se obtuviese por grado una nueva población, un cambio radical pacifico y sin oposición, que llenaria a la vez todas las condiciones de higiene, de conveniencia de policía y de buen gusto decorativo. La regularidad de la planta actual hace sumamente asequible el medio que se propone, pues sobre poder aprovecharse de la mayoría de las líneas existentes, solo habria que desarrollarlas para aumentar el caserio, ó modificarlas ventajosamente a favor de su paralelismo.

COMO PODRIAN ENSANCHARSE LAS VIAS Y SITIOS PÚBLICOS

Diremos, sin embargo, en obsequio a la verdad, que sería muy útil abrir alguna gran arteria á lo largo y al través de la actual población, nuevas plazas a más de las que ya tiene, y locales bastantes para iglesia y demas edificios. proporcionados al número presente y futuro de moradores; y no lo sería menos el que por junta general se diese a las calles no suprimidas un ancho mayor hasta 9 ó 10 metros de latitud, lo cual podria conseguirse, retirando un metro por lo menos los paramentos de los frentes de cada acera en caso de rectificación, sin deberse indemnizar esta pérdida toda vez que redundaria en beneficio reciproco, antes por el contrario cobrando de los interesados el transporte de las calles suprimidas que se ocupasen en la nueva edificación y en su caso el de las servidumbres que en este concepto se redimiran.

MEDIOS ECONÓMICOS PARA CONSEGUIR LA REFORMA

Aun cuando a primera vista aparezca que la reforma que tengo el honor de proponer es de costosa y difícil realización, no sucede lo propio despues de examinada en sus detalles. En efecto bajo el aspecto económico a nadie se oculta que la supresión de calles y agrupamiento de manzanas para proporcionar área y desahogo i los edificios que han de quedar en pie, idea enunciada tambien por la Junta superior consultiva, permite disponer de terrenos sumamente apreciables que los actuales dueños de predios ruinosos, adquiriran para la construcción de casas sólidas, con espaciosas moradas requeridas por los usos, costumbres, y necesidades del siglo, al paso que las islas que resultarán suprimidas son comparativamente de escaso valor por las mismas circunstancias de antigüedad, poca solidez de los edificios y reducida área que ocupan.

Bajo los aspectos de saneamiento, ornato, conveniencia y utilidad pública, he creido indispensables manzanas de área suficiente para contener grandes talleres, vastos almacenes y cómodas habitaciones, lo que se obtiene suprimiendo las vías públicas que en la actualidad se hallan interrumpidas por manzanas

situadas paralelamente y al través de las longitudinales de indefinida visual desde la campiña al Mediterráneo y del Puerto a la Costa Este, vias sobrantes en cierta manera, pues la Barceloneta tiene mas de las que necesita atendido su perimetro, y permitiendo a los dueños de los edificios de dichas calles longitudinales ocupar el terreno de las otras suprimidas; mediante el pago de su verdadera estimación. En la supresion de aquellas reducidas manzanas transversales se funda el proyecto de reforma que, segun se desprende del plano que acompaño, tengo el honor de elevar a la alta consideración de V.E. despues de un detenido estudio de los varios medios de mejora que pudieran escogitarse, creyendo que el propuesto ya armonizado con el de la Ciudad e intervenido por la comisión de Arquitectos nombrados por V.E. es el de mas fácil realizacion y el que mejor salva y concilia los intereses creados con los del público en general, como se demuestra por el siguiente ejemplo.

CALCULOS PARA LA REFORMA EN EL SENTIDO DE REALIZACIÓN

Supongamos la unión de dos solares agrupando las manzanas 25 y 27 de las calles longitudinales Santa Clara y Baluarte y suprimiendo la de Sevilla que es una de las intermedias. Como cada uno de los dos solares que han de unirse tiene 8^m,208 de fondo resulta que añadiendo a ellas el ancho de la calle intermedia, nos da este agrupamiento una superficie de 189^m, 549 cuadrados, suficiente para contener regulares talleres, almacenes de alguna capacidad y habitaciones comodas.

SIGUE EL MISMO ASUNTO EN EL SENTIDO ECONÓMICO

Entrando ahora en el cálculo económico y tomando por tipo de casas de forma primitiva que constan de bajos y primer piso, hallaremos que ocupan una área de 104^m, 932, siendo su valor en venta de 35,280 reales, al cual añadido el de los edificios que es de 24.696 reales arroja un total de 59,976 reales; esto sugiriendo que ambas se encuentran en muy buen estado. Uniendo empero ambos edificios y ocupando la via pública suprimida se forma una área de 189^m,549 cuyo valor seria a lo menos de 522 reales metro o sea de 99,120 reales por junto y de consiguiente resultaria un aumento de valor en cantidad de 32,111 reales, suficiente para pagar el terreno o derechos del comun.

OTROS CALCULOS SOBRE EL VALOR EN VENTA

Si del valor en venta pasamos a considerar la renta, nos da el resultado siguiente: las dos casas compuestas de bajos y primer piso producen cada una 160 reales mensuales si son internas y 180 si divididas; pero como esta division no puede tolerarse sin faltar a los sagrados preceptos de la higiene, hemos de

tomar por tipo dos casas enteras que á 160 reales mensuales cada una producen anualmente de renta 3840 reales equivalentes a 6'40 por ciento del capital. Ahora bien, he demostrado que los dos solares unidos al área de la via que se suprime componen una superficie de 189^m, 549 cuadrados, su valor 99,120 reales; el edificio que sobre este solar se levantara a la altura por lo menos de tres pisos, tendria el coste de 123,900 reales que producirian mensualmente por bajos y sótanos 700 reales, por el piso primero 400 reales, por los segundos 300 y por los terceros 200, total 19.200 reales anuales que corresponde al 8'60 por 100 del capital empleado. Este interés fuera mayor si, como es lo mas lógico, se concediese la facultad de construir bajos y cuatro pisos a 100 palmos altura como en el interior de la Ciudad y en el ensanche.

BENEFICIO PARA EL ESTADO

Con la superación de calles y agrupamiento de manzanas saldrian sumamente beneficiadas las arcas del tesoro, pues construyendo edificios suntuosos y vastos talleres producirian mayor contribución y tambien lo saldrian las del municipio por evitarse cuantiosos gastos de empedrado y alumbrado público, pudiendo con el valor del terreno vendido hacer frente a todas las mejoras de que es susceptible aquella zona.

MEJORAS INTERIORES

Probada de una manera evidente la necesidad de la reforma, la imposibilidad de verificarla higienica y convenientemente sin suprimirse algunas calles, y por último la utilidad material que de ello reportará la propiedad, el Estado y el Municipio; solo me resta hablar de algunas mejoras necesarias asi en el interior de la población como en su ensanche, conforme vienen indicadas en el plano general.

SIGUE LO MISMO. SUPRESIÓN Y ANEXIÓN DE MANZANAS

Respecto a las mejoras interiores, me limito a la supresión y ensanche ó anexión de las manzanas 38,39 y 40 del Barrio 11º y manzana 57 del Barrio 12º á fin de obtener en el centro de la población una gran arteria en confluencia con una plaza de planta circular en la encrucijada de las calles de S. Fernando y Miguel Board.

MEJORAS EXTERIORES. SUPRESION DEL ANDEN ALTO Y ALMACENES

Tocante a mejoras exteriores, descuella en primer lugar la supresión del andén alto y de la línea de almacenes que estrechan el andén bajo del puerto,

dificultan la carga y descarga. obstruyen o limitan la vía pública, o impiden la visual del caserío inmediato, muy particularmente de la estensa calle contigua y del paseo llamado Nacional, al propio tiempo que privan la circulación del aire, tan indispensable para neutralizar los putridos miasmas que emanan de las aguas del puerto.

ESPLANACIÓN DEL TERRENO

Por estas y otras razones de conveniencia, no solo para los propietarios de los predios que lindan con el paseo Nacional, sino también y principalmente para el tráfico y demás faenas marítimas, y ultimamente para el público en general, considero en alto grado conveniente despojar la localidad que ocupan los almacenes y rebajar el piso al nivel de los umbrales de las casas de enfrente el andén, conforme viene demostrado en los perfiles transaccionales (veanse los tomos 1º y 2º), convirtiéndolo casi en una sola rasante longitudinal desde la plaza de Palacio al astillero, o sea al muelle nueve, y otras transversales reformadas empero en sentido longitudinal, hasta obtener una suave pendiente entre dichos umbrales de las casas y el andén bajo.

ADELANTO DE CASAS HASTA EL PASEO NACIONAL

Fundado el proyecto de reforma en la supresión de calles para dar a las que han de quedar existentes una área capaz de contener buenas viviendas, talleres y almacenes, es evidente que no teniendo las manzanas de la calle Nacional, la más importante por su proximidad al puerto, sino 8^m,40 de fondo, necesitará, como las demás, mayor espacio. No es regular que se aumente el fondo á espensa de la calle mayor de visual indefinida; por lo mismo y para respetar los intereses que de algún tiempo a esta parte se han creado con los cuerpos avanzados que existen sobre aquella línea, y finalmente para obtener una magnífica acera con ricos edificios, cuya fachada reemplace el repugnante aspecto que presentan hoy los predichos cuerpos avanzados, adelante el paseo Nacional a la línea del trazado que constituye el desarrollo general de la calle de Ronda ó paseo de circunvalación, rebajando el nivel de la rasante longitudinal.

Esta preciosa a la par que utilísima mejora deja anchuroso espacio al puerto para la carga y descarga, así como para el transporte de mercancías, ya sea por la vía rodada, ya por medio de un Tramway hasta los buques, ferro-carriles y almacenes, y por último para una línea de tinglados, a fin de evitar, como sucede ahora que las mercancías queden á la intemperie destruyendo la vía pública en el andén alto del puerto.

PUNTO MAS ADECUADO PARA EL ENSANCHE

El caserio de la Barceloneta, cuyo ensanche ha demostrado ser indispensable, si ha de atenderse a las necesidades del comercio y de la marina, se halla limitado al Este y Sud por el mar, y al Oeste por el Puerto, no teniendo otro punto de desarrollo que el precioso terreno del Norte, cuya localidad, hasta poco hace, ha formado parte de la zona militar de la Ciudadela.

LIMITES Y CONDICIONES DEL ENSANCHE

Por consiguiente, viene comprendido entre el camino de Ginebra (que convierte en paseo) y la prolongación de otros paseos consignados en el plano general de ensanche de la Ciudad, aprobado por Real orden de 7 de Junio de 1859, esto es, el que desde el Puerto dirige a San Andres de Palomar; el que arranca de la plaza de Palacio con dirección al pueblo Nuevo y Rio Besos, y la gran via del E de la Ciudad que cruza desde la montaña al Mar, cortando parte de la plaza de Toros.

Este dilatado terreno lo considero muy a propósito no solo para el crecimiento de la población, sino tambien para establecer o trasladar a él las lineas de los ferro-carriles del Este, del Norte y de Aragon, atendida la facilidad de continuarse por la orilla del anden Sud de la Ciudad, de tener salida por las huertas de San Beltran, y desarrollo y circunvalación por las vertientes meridional y Oeste de Monjuich hasta tocar en casa Tunis.

En la division de manzanas de esta zona de ensanche he procurado conseguir la mayor capacidad posible, enfilando la prolongación recta de las calles de Baluarte, San Antonio, Santa Ana, y Miguel Bocra, que la tienen de visual indefinida, con otras intermedias, de 10 metros las dos primeras y de 20 metros las restantes, respetando la plaza de Toros, como un interés craso y dandole no solo un espacio anular en toda su periferia para el desahogo que requiere su destino sino tambien una avenida de 20 metros, cuyo eje coincide exáctamente con su puerta principal de entrada y con el monumento que propongo erigir al extremo Sur de la Plaza de Palacio, tan adecuado para eternizar la memoria del intrepido Cristobal Colon.

Mi primera mira ha sido obtener espaciosas avenidas desde el puerto al interior de la población, normales al paseo Nacional, por ser aquel el punto principal de importacion y esportacion y la via circunvalatoria de la Ciudad.

Estas avenidas, que corren de E a O, consisten: 1º en el grandioso Paseo meridional que arranca de la plaza de Palacio, y paralelo a la costa dirige hacia el pueblo Nuevo y rio Besós, con latitud de 60 metros. 2º en otro que empieza en el puerto y dirige al mar, siguiendo el camino llamado de Ginebra en el límite N de la actual Barceloneta, el cual por la presion del ramo de Guerra condensaba esta poblacion en limitado recinto, habiendole dado la latitud de 40 metros que tiene el paseo de Isabel 2ª desde la Muralla de Mar hasta la plaza de Palacio. 3º

en otras avenidas formadas por las calles de San Fernando, San Carlos y Concordia, que partiendo asimismo del puerto, conducen al interior de la población marítima, terminando en el Mediterraneo, todas de visual indefinida, y ensanchadas las ultimas hasta 12 metros en vez de los siete que ahora miden.

AVENIDAS TRANSVERSALES

Otra base del proyecto que nos ocupa es mejorar las vias transversales de las anteriores, en dirección de N a S, principalmente el dicho Paseo Nacional considerado como continuacion de la calle de Ronda o paseo de circunvalacion, del cual, segun queda dicho, debe rebajarse el piso al nivel de los edificios contiguos y ensancharse por el lado del Puerto.

Trazo sobre el mismo arrumbamiento una segunda arteria de 20 metros latitud paralelamente al indicado paseo, conseguida con la refundición de las calles de Santa Ana y Concepcion y el ramal de esta ó calle del Norte, suprimiendo las manzanas 38, 39 y 40 del Barrio 11° y la unica del Barrio 12°.

Otra arteria es la prolongacion de la calle de Miguel Boera hasta formar encrucijada con la dicha de San Fernando ensanchadas ambas a 12 metros segun se indica por lineas de puntos y erijiendo alli una plaza circular porticada de 65 metros de diámetro.

Seria ademas muy conveniente que las calles de visual indefinida como son la mayor, de San Miguel, del Baluarte y de S. Antonio, reducidas hoy a 7 metros, retirasen progresivamente uno por cada acera para obtener 9 de latitud.

MANZANAS

En cuanto a manzanas, una simple mirada al plano general convence de la monotonia de las 100 en que la Barceloneta se halla fraccionada, casi todas iguales en dimensiones y con 9 a 12 solares de reducida área y planta proximamente cuadrada; largas de unos 92 metros, 83 metros ó 100 metros y ondas de 8^m,20, corriendo longitudinalmente y paralelas al andén E del Puerto. A consecuencia de cuanto llevo dicho resulta indispensable anexionarlás por lo menos de dos en dos, a fin de obtener la debida capacidad para edificios de buenas condiciones, y salvar las servidumbres a que se hallan sujetos los actuales. Creo que la manera mas logica de conseguirlo paulatinamente y sin quebranto, seria considerar aquellos barrios divididos en varias zonas y empezar la reforma como antes he indicado, por la mas inmediata al Puerto, o sea por la faja contigua al Paseo Nacional como punto el mas importante; pues si bien esta primera linea de manzanas 1ª, 2ª y 3ª del Barrio 11° y 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª del Barrio 12° se halla enclavada entre dicho paseo y la calle Mayor, los solares que la forman tienen capacidad bastante para su debida mejora contando con los actuales cuerpos avanzados, aun cuando hubiesen de retirar un metro por detrás al objeto de dar

ensanche, á la calle Mayor, conforme llevo espresado, reuniendo todos unos 146'452 metros de superficie, esto es 8^m,20 por lado en planta cuadrada, igual a la generalidad de los del Barrio, y 9^m,66 de cuerpo avanzado que en todo son 17^m,86 de fondo y 8^m,40 de frente.

La segunda zona podria formarse de las dos lineas de manzanas sucesivas, señaladas 4 y 9,5 y 10, y 3 y 11 del Barrio 11°; y 6 y 10, 7 y 11, 8 y 12 y 9 y 13 del barrio 12°, entre las calles Mayor y S. Miguel, que son de visual indefinida, anexionando aquellas con la supresion de las calles intermedias de San Andres y San Telmo, lo cual daria por resultado solares de 191^m,33 de superficie compuestos de dos de los actuales (3^m,20 en planta cuadrada = 67^m,24 cada uno) y además la sección correspondiente de calle suprimida (3^m,20 x 7 = 57^m,40) formando un total fondo de 23^m,40.

Entre la tercera zona, entre las calles indefinidas de San Miguel y Baluarte, sin perjuicio de seguir el mismo sistema seria quizá preferible obtener manzanas de planta rectangular de 100 metros de longitud por 53 metros de latitud, a semejanza de la manzana 13 adherida a la parroquial iglesia de San Miguel, que mira a la plaza de la Fuente, hoy mercado de aquellos barrios, anexionando al efecto las manzanas 12, 15, 17 y 19 y las 11, 16 y 13 y 20 del barrio 11° y del barrio 12°, las 14, 18, 23, 29 y 15, 19, 21 y 23, las 16, 20, 25 y 29 y finalmente las 17, 22 y 26 y creo esto muy asequible en razon del menor coste de los predios en el interior de la poblacion.

La cuarta zona, entre las calles indefinidas del Baluarte y de San Antonio ofrece el propio resultado con manzanas de área igual a dicha plaza de mercado y a la manzana 24 que ocupa el Cuartel de caballeria que es de 21 metros, y en este concepto se agruparian las manzanas 21, 25, 26 y 27 del Barrio 11° y del 12° las 30, 33, 36 y 39, las 31, 34, 37 y 40 y las 32, 35, 38 y 41.

La zona quinta, entre las calles de San Antonio y Santa Ana, donde he proyectado una gran arteria de 20 metros latitud, presenta la conveniencia de poder anexionar hasta seis manzanas obteniendolas de planta cuadrada por estilo de la 29 del barrio 11°, con 36 metros por lado.

La sesta zona, entre dichas calles de Santa Ana y Concepcion refundidas en una (la espresada arteria) y otra calle nueva, prolongación de la de Miguel Bocra hacia la plaza circular de mi proyecto, ofrece asimismo la posibilidad de obtener manzanas de mayor área con planta cuadriculada de unos 30 a 90 metros por lado.

LIMITE DE LAS MANZANAS

El limite de todas estas manzanas por la costa del mar, lo fijo de modo que puedan regularizarse sus frentes al Sud, ya que construyendo algunos arrecifes no seria dificil conservar una estension de playa igual, y bastante á cortar la alarma que hoy dia se experimenta en dias de gruesa mar, dejandola a la vez despejada, por si mas o menos tarde se prolongase el ferro-carril del E hacia el

ante-puerto, astillero, carenero, situados a esta linea junto al puerto o ante-puerto.

PLAZAS

Las plazas de la actual poblacion se reducen a dos, una muy reducida que sirve de atrio a la Parroquia, y otra que se halla destinada a mercado y se titula de la Fuente. La primera es susceptible de mayor desahogo y belleza, ensanchando su entrada por el paseo Nacional; mas como entrambas no bastan a cubrir las necesidades de la poblacion siempre creciente, considero util dilatar la segunda hacia el Sud y calle de San Carlos, ocupando el Cuartel de Caballeria, cuya situacion céntrica no es la mas propia atendidas las circunstancias de esta arma, siendo además insalubre por falta de buenas condiciones higiénicas, con lo que resultará una planta rectangular de 120 metros de longitud por 66 metros latitud, en vez de la actual que es cuadrada de 66 metros por lado, quedando asi mas grandioso, cómodo, y céntrico el mercado, en cuyos limites podrian situarse, la casa alcaldia y sus anejos, alhóndigas, sala de contratacion y de reuniones populares, escuelas públicas, porticos, etc.

Con destino a pescaderia señalo una nueva plaza, de forma cuadrilatera con 52 metros longitud y 40 metros latitud, en el punto extremo de la calle de San Juan, que se une sobre la playa con la arteria ó refundicion de las calles de Santa Ana y Concepcion.

Marco además otra plaza cívica porticada, de planta circular y diametro de 66 metros, donde podria formarse un reducido parque y erigirse otro templo que no podra menos de requerir este ensanche, levantando en ella desde luego un cuartel de Caballeria en reemplazo del que debiera inutilizarse, lo mas cercano posible al de infanteria, y dandole como á este salida sobre el gran paseo proyectado en el camino de Ginebra; sin perjuicio de aprovechar esta oportunidad para construir un Cuartel de Carabineros al lado opuesto sobre la playa. Pudiendo ocupar el resto de esta plaza una Casa de Beneficiencia, á otros edificios públicos adecuados a aquel ángulo de población, considerando que puede estenderse algun dia por la costa, cuando se construyan en ella, como es de esperar; menos dársenas a imitación de Marsella, la Aduana maritima, un gasómetro, un arsenal en toda regla con sus dependencias de caldereria, fundicion; construccion y montura de máquinas, diques y canal de comunicacion, gradas para embarcaciones mayores y menores talleres, maquinas, depósitos de carbon y maderamen, etc, etc.

FORMACION DE OTRO PASEO

El camino llamado de Ginebra, cuya pared de cerca ha servido hasta ahora de limite a la zona militar de la Ciudadela, podria convertirse en un paseo

de 40 metros latitud, preciosa alameda que colocado entre el puerto y el mar; pasando proxima a la plaza de toros, y al parque o punto de desahogo que alli proyecto, y empalmando con otro paseo de N a S que figura en el citado plano de ensanche aprobado, seria un punto de recreo y solaz para la poblacion actual y su ensanche. Y si bien este paseo pudiera considerarse de tercer orden, teniendo suficiente anchura con los 40 metros, no obstante seria muy conveniente señalarle la de 60 metros, para facilitar en lo porvenir la construccion de un canal de comunicacion entre el mar y el Puerto, tanto para el renuevo de aguas, como por si las necesidades del Comercio erigiesen la construccion de las otras dársenas al E de la Barceloneta de que ha hablado en el apartado anterior.

El trazado de reforma y mejora de la Barceloneta lo he conectado, como lo hice respecto a la Ciudad al terreno comprendido en el plano de ensanche aprobado de Real orden, esceptuando empero el paseo de circunvalacion, que como limite entre la antigua poblacion y la futura ha debido figurar tal como lo aprobó V.E. a la latitud fijada en la Real Orden de 15 de Setiembre de 1862, conforme viene demostrado en el plano de la escala de uno por 2000 que por duplicado se acompaña.

CONFIGURACION Ó RELIEVE DEL TERRENO

Completan el presente trabajo los perfiles longitudinales y transversales de las calles de la Barceloneta en todas direcciones, representando la configuracion del terreno y sus alturas sobre el nivel del mar, con los respectivos estados de anotaciones y detalles especiales para mayor claridad; con lo que se da una idea clara de la pequeña modificacion de los rasantes en las calles no suprimidas y de su nuevo alcantarillado que ha de servir a la vez para desagüe de las aguas inmundas de la Ciudad y de estos barrios, como tambien para su limpieza y conduccion de aguas potables y gas, cuyo conjunto ofrece gran economia (vease la seccion de dibujos, tomo 2º, nº [...]).

ALCANTARILLADO

A mi juicio el alcantarillado de desagüe mas conveniente a estos barrios, es el que establezco con preferencia sobre el eje de las calles que corren de O á E hacia el mar, para desembocarlas lo mas lejos posible del puerto, siendo la capacidad de las alcantarillas de 1^m,50 altura y 0^m,80 latitud, conforme se demuestra en los citados perfiles transversales y detalles (pag. del Tomo 1º y del 2º) con declive ó pendiente de uno por ciento, del cual no puede prescindirse en tales conductos que suelen arrastrar materias pesadas. Al mismo alcantarillado confluyen las tajeas de las calles sitas de N a S y los albañales y demas obras de interes particular, con sujeción á los reglamentos de peticion urbana que V.E. tiene establecidos o que pueda establecer en lo sucesivo.

AGUAS POTABLES

Así la Barceloneta como el puerto se hallan convenientemente surtidos de aguas potables para cuantas necesidades y condiciones deban satisfacerse, de manera que no hay cuidado alguno para lo porvenir; cualquiera que sea el ensanche de estos barrios marítimos y de las darsenas quedando garantizada su abundancia por el bajo nivel de esta localidad comparado con el de la procedencia de las aguas y por la copiosidad del manantial de Moncada que las suministra.

VIABILIDAD

Tampoco he olvidado las necesidades de la circulación rodada en general, urbanizada para el servicio de las calles, los movimientos articulados directos, viceversas y oblicuos en las encrucijadas y bifurcación en los cruceros; y al objeto de satisfacer la múltiple complicación y movimiento de aquellos sitios y evitar toda confusión y colisión, he dado á las calles de mas concurso una ligera curvatura y chaflan en sus esquinas.

CONCLUSION

Sino con maestria, con toda conciencia a lo menos, creo haber llenado amplia y detalladamente la primera parte del encargo que se me confio, en la línea de mis deberes facultativos, a cuyo objeto he facilitado planos, noticias, detalles y cuantos pormenores puedan desatarse para la definitiva resolución del importante y utilísimo proyecto sobre mejora y reforma radical de la Barceloneta, que ha de someterse al ilustrado exámen del cuerpo consultivo del Gobierno, la muy competente Junta de Policía urbana y edificios públicos.

Su concienzudo informe, que acompaña la cita de Real orden, ha sido para mi objeto de profundo estudio acerca la manera mas justa, facil y rápida de llevar a cabo esta reforma, y me ha convencido de la absoluta necesidad de reunir los indicados datos que presento con este trabajo.

Omito entrar de lleno en la parte economica mientras no se apruebe o resuelva definitivamente el programa facultativo de la mejora en cuestion.

BARCELONETA

PROYECTO DE REFORMA INTERIOR

DE

BARCELONA

BARRIOS MARITIMOS

de la

BARCELONETA

Estado demostrativo de las mejoras que la comision de Arquitectos nombrada por el Exmo Ayuntamiento en union del Arquitecto del Municipio Don Miguel Garriga y Roca, se proponen introducir en la Barceloneta, trazadas en el plano general de la misma y su proyecto de reforma levantado y estudiado previamente por el espresado Arquitecto municipal partiendo del concepto de que su realizacion es obra del tiempo á medida que hayan de reconstruirse los edificios actuales, prévia indemnizacion con arreglo á la legislacion vigente ó á la que rijá al tiempo de verificarse.

NOTA

En la relación detallada de las vías públicas que sigue por su orden alfabetico, se espresa el número de arrumbamientos, latitud actual promedia, la propuesta por el Arquitecto del Exmo. Ayuntamiento en su proyecto de reformas y mejoras y la adoptada por la Comision de Arquitectos encargada del exámen de la misma, dejando en blanco la que apruebe la Superioridad.

La comision no puede admitir el pensamiento de la formacion de una plaza circular casi al fin de la calle de S. Fernando, lo propio que la prolongacion de esta al otro extremo de la plaza y prolongacion de la calle de Miguel Bocra, tanto por ser al extremo de la poblacion y que de ninguna importancia seria para el vecindario de la Barceloneta, como por el escesivo coste de su espropiacion á consecuencia de los edificios nuevamente alli construidos.

No puede convenir la comision en la espropiacion por completo de las manzanas números 38, 39, 40 y 55 para transformarlas en un paseo público segregando á las calles de Sta. Ana, Norte y concepcion.

Tampoco esta conforme la Comision en el adelante hacia el Mar de algunas manzanas que va indicando con lineas de puntos por la esposicion en que quedarian.

Barcelona 12 de Noviembre de 1861

Comision de Arquitectos

= Narciso José M^a Bladó = = Jose Nolla =

= Fran^{co} de Paula del Villar =

Es cópia

Miguel Garriga y Roca

CONSIDERACIONES GENERALES

OPORTUNA INICIATIVA DEL GOBIERNO

Partidario como el que mas de los adelantos y embellecimiento de nuestro pais, apilando con entusiasmo el feliz pensamiento de poner en buenas condiciones los barrios marítimos que constituyen la Barceloneta. V.E. lo concibió ya tan luego como se segregaron aquellos del ramo de guerra, y mas tarde el Gobierno de S.M. asesorado por la muy entendida Junta consultiva de policía urbana y edificios públicos, se hizo cargo de la necesidad de traducirlo en hecho, habiendo en su virtud espedido la Real orden de 14 Enero de 1862, a tenor de la cual se dignó V.E. encargarme el estudio de la reforma y mejora de dicha poblacion.

FASES DE ESTE TRABAJO

La tarea, sin embargo, era para mi tanto mas dificil, en cuanto debia en mi humilde concepto conciliar hasta el punto que posible fuera, lo existente con lo que demanda el interés público, como lo hice anteriormente al ocuparme por mandato de V.E. de esta misma reforma en armonia con la de la Ciudad; trabajo que despues de sujetado a la censura de una Comision de arquitectos y espuesta al público durante el tiempo que señala la legislacion vigente sin que promoviese reclamacion alguna de los interesados mereció ser aprobado por esta Exma Corporacion.

VENTAJAS DE LA SUPRESION DE CALLES

A no tratarse de un caserio donde se albergan unas 20.000 almas y cuyos inmensos intereses creados así en habitaciones como en grandes establecimientos, son un meritable pie forzado para quien lleva sobre sí tan árduo cometido, lo mismo el infrascrito que la respetable comision de Arquitectos nombrada por V.E. y cualquier otro Cuerpo facultativo, hubiera proyectado mayor latitud a las calles de primero y segundo orden, así a lo largo como al través, suprimiendo muchas de las secundarias, a fin de obtener por una parte manzanas de mayor capacidad, y por otra el emplazamiento de algun parque, jardin ú otro sitio de público recreo.

POR LA SUPRESION DE VIAS SE ENSANCHAN LAS MANZANAS Y LA VIABILIDAD

Sin embargo, se ha hecho en este sentido cuanto permitia el actual estado de aquella localidad, guiando la idea dominante del adjunto proyecto de reforma sobre la mayor disminucion posible de vias públicas, al doble fin de ensanchar las manzanas siquiera lo bastante para que contengan edificios de buenas condiciones, y procurar toda armonia y equilibrio en las necesidades de sus respectivos moradores, teniendo a la vez en cuenta los espacios requeridos así por la pública conveniencia y salubridad, como por las costumbres especiales y concurrencia que en lo porvenir promete el nuevo arreglo de aquellos barrios importantisimos.

UTILIDAD DE LOS CHAFLANES

Otra de las innovaciones, hoy mas en boga, que no pudiera menos de adoptarse en esta reforma, son los chaflanes ó esquinas curvas, tan a propósito para el desarrollo de la via rodada, adoptando al intento un mácsimum de frente de 5 á 6 metros, cual se verifica en las nuevas calles de Paris y se traza en la reforma y ensanche de Marsella, en Madrid, etc, ó bien curvilíneas de 3 ó 4 metros de rádio, segun es práctica comun en Londres; pero limitandose en uno y otro caso á la menor medida posible, a fin de no cercenar mas de lo preciso los solares, ni privar a los edificios esquinados de la hermosa visual indefinida, por lo menos de una de sus dos calles.

SISTEMAS DE EXTRANGERO

En Inglaterra y Escocia, y especialmente en la nueva Edimburgo, se observa notable tendencia á erigir parques, avenidas de árboles y calles anchas de unos 30 metros por término medio á proporcionadas distancias, en los puntos mas concurridos y habitados por lo mas selecto de la poblacion, abriendo en las zonas intermedias de estas grandes arterias, calles mas reducidas de 10 metros latitud promedia, con destino a talleres y habitaciones para clases menos acomodadas, cuyo recomendable sistema ha seguido en gran parte el ilustrado Sr. Castro en su plano de ensanche de Madrid. Ademas en el crucero de las grandes vias; es muy comun erigir monumentos en honor de hombres célebres en armas, letras, artes, etc, como testimonio de la gratitud pública y para estimulo de cuantos puedan concurrir al perfeccionamiento del edificio social, agrupando alrededor mesetas de descanso o burladeros para evitar el tropiezo de carruajes; y cuando había por su ancho y la curva de las esquinas chaflanadas, deja holgado espacio para la circulacion pedestre, cenestre y rodada, se establecen alli simultanea o alternativamente garitas para vigilantes de policía y limpieza; estancias para los empleados en el entretenimiento o

conservacion de las mismas vias y para los basureros y barrenderos ocupados en la limpia diaria; casillas para custodio de herramientas y demás útiles, así los provisionales de socorro; buzones despacho de telegrafia interior en contacto con la exterior; relojes eléctricos, carruajes de servicio, etc. etc. Tambien suelen observarse otros accesorios que sirviendo á un tiempo de adorno, completan las comodidades y utilidad que el publico concurrente y el vecindario en general reporta deseosas innovaciones de la civilizacion moderna, indispensables yá en una poblacion aventajada. Tales son, por ejemplo, la colocacion en el centro de las encrucijadas, de farolas ó reverberos á cuatro caras, donde se inscribe el nombre de las calles contiguas, y la de veletas para señalar el viento o marcar la direccion de los cuatro cardinales; tales son asimismo las fuentes vecinales con abrevaderos al pie de las mismas; los comunes inodoros y sumideros, los pozos sucios y de registro; los depositos de agua para casos de incendios; los kioscos y puestos para bebidas; las estaciones de aguadores, faquines, cocheras, etc, sin contar las obras subterráneas de alcantarillado á doble o triple servicio; esto es desagüe inundo y pluvial, cañerías de agua, tuberías de gas, etc.

CIRCUNSTANCIAS DE LAS PLAZAS CÍVICAS Y DE MERCADO

Respecto á plazas cívicas y de mercado, tambien se ofrece vasto campo á la meditacion del facultativo que desee obrar con acierto. Siendo unos espacios destinados a recreo y desahogo, naturalmente deben establecerse en puntos favorables, que á la vez ocupen el centro de grandes zonas para facilitar el concurso.

Los mercados sobre todo, destinados al consumo doméstico, deben ser equidistantes y espaciosos, con objeto de aumentar la contratacion, promover la competencia, allegar acopios, de donde nace la mayor baratura y la ventaja de eleccion, al paso que los artículos se conservan y acondicionan mejor, impidiendose además la especulacion detallada de mercachifles que esparraman sin cortapisa, incomodando con su griterio, emporcando las calles con su despacho ambulante defraudando a la municipalidad y a la hacienda sus arbitrios, burlando la vigilancia de la policia en la espendicion de articulos nocivos á la salud y perjudicando a los mismos compradores con precios arbitrarios, no arreglados a los de la plaza.

CHAFLANES Y PLAZAS DE EDIMBURGO

La nueva Edimburgo, por lo mismo que tiene grandes vias de mucha latitud, apenas usa los chaflanes y curvas en sus encrucijadas, tan comunes en París, Londres, etc. pero en cambio a cada paso ofrece plazas suntuosas y recreativas, de regular planta y forma esquisita.

ELEVACION DE LOS EDIFICIOS Y NÚMERO DE PISOS

Sobre alturas parciales y totales de los edificios, orden, distincion y numero de pisos, asi en Edimburgo como en Londres, Paris, Madrid, etc. exceptuadas las grandes vias, por lo general, se deja sentir la pésima influencia del inmoderado deseo de lucro, sin tomar en cuenta cual se debiera los preceptos higiénicos y las exigencias del ornato público; asi que en vez de disminuir el número de pisos para obtener mayor elevación, no solo se edifica con bajos y cuatro pisos que es el máximo permitido en las Ordenanzas municipales de Barcelona dentro de la ciudad y su ensanche sino, que se hacen en Inglaterra, Escocia, etc, habitaciones subterráneas entresuelo y un castillo de pisos hasta el número de cinco o seis. Verdad es que el mayor ancho de las calles y la abundancia de boulevares, plazas, anchas avenidas, jardines, huertos, grandes patios interiores, etc, disimulan alli en cierto modo estas demasias de la especulacion privada; mas como la Barceloneta no reúne tal circunstancia pues aun despues del ensanche habra de contentarse con vias de mediana latitud, hácese preciso sujetar los futuros barrios marítimos a las disposiciones de las citadas ordenanzas, sin tolerar escesos que de otra parte haria quizá mas trascendentales la limitacion de sus solares los cuales si bien aumentaran con las anexiones de predios constituyen por lo comun propiedades subdivididas.

Yá hemos dicho en cuanto la latitud y ordenes de calles, que si se tratase de una poblacion de nueva planta, no vacilaríamos en obter por el hábil sistema que ofrece en su desarrollo la recomendabilisima poblacion nueva de Edimburgo, fruto de un concienzudo estudio, que la enlaza admirablemente con la Ciudad primitiva. Conciliando con la idea filosófica los intereses higiénicos, económicos políticos y sociales a la vez que hermana todas las clases de la Sociedad, poniendo en recíproco contacto las opulentas con las mas modestas, deja a todas ellas perfectamente deslindadas por su orden natural, de suerte que el aristócrata, el menestral y el proletario, cada uno en su esfera, se hallan en mutuo roce, cercanos sin confundirse; y llenando las condiciones de sus respectivos intereses, sin que nada pierdan la conveniencia y la belleza públicas, atiende por ultimo a la salubridad general en todos los ángulos de la poblacion.

Las bases esenciales de este trazado consisten en numerosos y grandes parques, plazas, paseos, etc. que llamaremos de primer orden perfectamente regularizados para establecimientos de utilidad pública, mercados, etc, en calculada combinación, en calles de segundo orden de 24 metros, o de 30 a 10 latitud tiradas a cordel y presentando larga o indefinida visual, habiendo en ellas magnificos edificios para la clase rica, con bellos jardines de recreo y desahogo, lujosos establecimientos de toda clase, como casinos, fondas, colegios, casas de credito etc, y en los bajos cafés, bazares y cuanto de grande y esplendido encierra la Ciudad, observandose por lo comun dobles tiendas retiradas unos tres metros de la via pública, lo que forma una especie de vestivulos vistosamente decorados, con escalinatas á ambos lados para subir a las tiendas altas, o bajar a las del sótano, presentando gran variedad de aparadores; mientras las habitaciones

quedan al interior, saneadas con el desahogo de los zaguanes y el perfume de los árboles, jardines etc. En el intermedio de las calles de primero y segundo orden, se agrupan las de tercero para clases menos acomodadas, viendose en ellas espaciosos patios, anchurosos talleres en los bajos, con morada en los mismos y en los entresuelos para artesanos, ocupando los cuartos principales la clase facultativa, abogados, médicos, artistas, etc y generalmente los mismos caseros, mientras que en las habitaciones mas elevadas se alojan desde el empleado que vive de su sueldo, hasta el jornalero y el dependiente, que muchas veces alquilan sus servicios a los vecinos de abajo.

De ahí esa fraternidad y respeto, cimentado en el mútuo interés, que vanamente se busca en el terreno de la teoria, por unas que su resolucíon preocupe a los hombres pensadores; viendose allí practicamente realizada y convertidas en una sola familia las diversas clases sociales, sin distincíon, las cuales, á favor de sus relaciones se conocen, conociendose se aman, y amandose se sirven y ayudan en toda necesidad doméstica en ocasiones ordinarias y extraordinarias en casos de siniestro y en días de calamidad. Estas ventajas deben ser tanto mas apreciables para las grandes ciudades; en cuanto tocan de cerca los acerbos resultados del divorcio social, cuando en ocasion de asonadas políticas, epidemias, incendios, inundaciones, terremotos, etc, acrecienta su malestar la aterradora idea del pillage, que asoma al notar la presencia de gente desconocida, entre la cual nunca faltan hombres de conducta poco ejemplar; que a guisa de aves de rapiña esperan la hora del conflicto para arrojar-se á toda clase de escesos y desmanes.

Felizmente la sensatez de los barceloneses ha suplido esa falta de previsora armonía haciendo que en los conflictos pasados se unieran todas las clases en bella y santa hermandad para conjurar el comun peligro con singular abnegación; pero las costumbres son susceptibles de grandes cambios, y la prudencia aconseja que se haga sólida y permanente esta uníon, a la cual tiende perfectamente el sistema de Edimburgo.

OTRAS VENTAJAS PARA LOS INTERESES MUNICIPALES Y PARTICULARES

Otra ventaja resulta del orden de cosas explicado, y en que a proporcíon del menor número de calles, o superficie de la via, en razon del mayor espacio concedido á la edificaci3n y a su desahogo y saneamiento interior (sin que por esto deje de darse toda la latitud requerida a las calles de mas concurrencia); disminuyendo naturalmente los gastos de coste y conservaci3n de dichas vias y de sus obras subterráneas y anejas, al paso que aumenta el valor de la propiedad para sostenerlos. A la vez aumentando todo lo posible el número de calles de tercer orden reducidas a la mitad del ancho de las primeras, se logran manzanas mas vastas en el radio de ellas, por cuyo medio viene á compensarse la utilidad pública con el interés de los particulares. Las manzanas de Edimburgo, por lo general, son de planta rectangular y bastante espaciaosas, pues tienen 133^m,50 de longitud por 139^m,10 de latitud.

DESVENTAJAS DEL SISTEMA QUE SE SIGUE EN LOS ESTADOS UNIDOS

Dicha Ciudad es un perfecto modelo en las varias condiciones que se acaban de enumerar; modelo muy superior á las tan encomiadas ciudades de los Estados Unidos, en las que insiguiendo unas ideas de mal entendida igualdad, y de exagerada reglamentacion, se nota cierta monotonía que á mas de sacrificar cuanto puede herir la imaginacion, cuanto alhagar la vanidad ó la tradicion nacional y de ahogar a un tiempo las espansiones del ánimo, la manifestacion del lujo y las inspiraciones de la ciencia y del genio, irrogar á la administracion municipal crecidos dispendios que son indispensables para hacer frente a una engorrosa policia urbana en todos sus detalles de limpieza, adoquinado, aceras y alcantarillas, alumbrado, cañerías, arbolado, telegrafia, puestos y retenes, etc, etc.

LA EXCESIVA SIMETRIA PERJUDICA A LA ESTETICA Y AHOGA LOS BUENOS SENTIMIENTOS

Ojalá que la verdadera igualdad pudiera establecerse no solo en el nuevo mundo, sino en todos los puntos del globo; pero este principio, que es un axioma moral, y debe ser siempre una verdad ante la ley, la razon y la justicia en términos absolutos, no pasa de una utopia tan falsa como insostenible ante la infinita escala de desigualdades que la naturaleza y la misma Sociedad han establecido por categorías, fuerzas, caracteres físicos y morales, etc, para cumplir en todo lo creado la ley universal de reciprocidad, que es origen y objeto de su existencia y el vinculo por donde se eslabonan los seres y las cosas. De otra parte, el hombre no es una máquina, ni sus necesidades son todas de un mismo orden; a mas de los intereses materiales, harto preponderantes hoy, hay otros infinitamente superiores, dignos del mayor estimulo, porque en ellos radica lo que mas ennoblece al individuo y a las naciones.

No comprimamos el espiritu ni cortemos el vuelo a las nobles y generosas aspiraciones; no privemos a la justa ambición de sus tendencias, a la virtud de sus retiros, al mérito de sus recompensas, ni al premiado de sus fruiciones. Si nivelamos las poblaciones no tardará en nivelarse la sociedad, porque el sofisma arguye tambien a posteriori; y entonces a donde vamos a parar?. Mientras haya grandes fortunas y encumbradas posiciones, ricos propietarios y opulentos banqueros, ha de haber palacios, altas residencias, lujosas viviendas; y como la escala social ha existido y no puede menos de existir siempre, del mismo modo que siempre existirán distintos grados de fuerza e inteligencia, diversas necesidades y costumbres en el seno de una misma comunidad, es indispensable existan tambien en sus centros sitios para cada clase, destino para cada eminencia, cabida proporcionada a todos los intereses, medios de satisfacer todos los gustos y de atender a las exigencias de cada familia en su diferente situacion. Nunca con mas oportunidad podria invocarse el *utile dula* de los preceptistas; apliquese este principio de una manera racional en su mas recta y genuina acepcion; con arreglo a las necesidades, creencias, instituciones, costumbres, naturaleza, situacion,

antecedentes y tendencias así generales como locales; y tendremos la norma mas certera para establecer poblaciones que estén al nivel de la cultura de nuestros tiempos. Ahora bien; bajando de un vuelo desde el capo de la teoria al terreno de la aplicacion, observaremos respecto a nuestros barrios marítimos, atendida su esencia y destino, la oportunidad de introducir en ellos todas las mejoras de los de su clase, sin las cuales seria imposible que llenaran cumplidamente su mision. Por eso indicamos u no dejaremos de clamar, para que ademas de templos, parques, escuelas y otros establecimientos de beneficiencia como de pública utilidad, adecuados a esta poblacion, se la dote principalmente de lo que reclama su índole y la mejora del puerto, esto es docks, arsenales, careneros, gradas, machinas, aduanas, varaderos, cobertizos, estaciones de importacion y esportacion, lonjas y depósitos, fuentes para aguada, cuartelillos, etc, etc.

APLICACION

He dicho ya los principios a mi entender incontestables bajo los cuales debe estudiarse el emplazamiento de una nueva poblacion y la reforma de las antiguas; a ellos he procurado subordinar este proyecto de reforma, mejora y ensanche de la Barceloneta, en cuanto lo permiten los numeroso intereses creados y las circunstancias de la localidad.

Barcelona, 11 Agosto 1862

Miquel Garriga y Roca

[COMUNICACIÓ DEL GOVERN CIVIL
6 FEBRER 1864]

Alcaldia Corregimiento de Barcelona = El Escmo Sr. Gobernador civil de esta provincia con fecha 27 de Enero próximo pasado me dice lo que sigue = «El Arquitecto de provincia me ha informado lo que sigue acerca del proyecto de reforma y mejora de la Barceloneta, como ampliacion al dictámen que transcribí á V.S. en 25 de Noviembre último = “Escmo Sor. = Ecsaminados nuevamente los documentos que forman el duplicado del proyecto de reforma y mejora de la Barceloneta que se sirvió V.E. remitirme junto con su comunicacion de fecha 5 del actual; cábeme el honor de manifestar á V.E. que si bien tengo formada mi opinion respecto á la parte facultativa de dichos estudios, me abstengo de emitir el correspondiente dictámen definitivo, pues que el mencionado proyecto no puede tomarse en consideracion por no cumplir lo prevenido en la Real órden de 15 de Febrero de 1862. = En efecto a pesar de que en dicha Superior disposicion se previene, que debe estudiarse en la parte facultativa y económica el proyecto mas conveniente de reforma del citado barrio, á fin de que pueda edificarse con buenas condiciones, atendiendo á la índole del servicio que han de prestar las nuevas construcciones, y á las reglas científicas que deben regir en todo trazado de poblacion el Arquitecto municipal D. Miguel Garriga y Roca no entra sinó muy secundaria y ligeramente en consideraciones respecto á la parte económica del trabajo que con fecha 7 de Marzo de 1862 le encargó el Escmo Ayuntamiento de esta Capital disponiendo que lo formulase con arreglo á la referida Real órden y a formarse con urgencia los planos, memoria, presupuesto y demás que conviniese en asunto de tanto interés y trascendencia pues que tan solo en el tomo primero de los dos que componen cada ejemplar, espresa el autor por medio de dos cuadros algunos datos estadísticos que dice haber recogido sobre el valor respectivo de los solares y edificios en la Barceloneta, en la época de su primitiva construcción, y en la actualidad calculados segun la distribucion en uno ó mas pisos con sótanos ó sin él y clasificándolos por calles y manzanas, cuyos resultados no aplica á la memoria descriptiva del proyecto sinó para hacer ver que tomado por tipo de casas de forma primitiva en buen estado de conservacion con bajos y primer piso y uniendo ambos edificios, abarcando además la vía pública suprimida segun las trazas del proyecto, resulta un aumento de unos cuarenta mil reales, suficiente para pagar el terreno ó los derechos del comun. Este proceder del arquitecto municipal intenta justificarse al final de la espresada memoria descriptiva pues dice. ‘Omito entrar de lleno en la parte económica mientras no se apruebe ó resuelva definitivamente el

programa facultativo de la mejora en cuestion'. = En mi sentir, Escmo Sr. no es aprobable la conducta del autor del proyecto de que se trata, tanto mas cuanto en el informe de la Junta consultiva de policía y edificios públicos que motivó la citada Real orden se demuestra y espresa claramente el como han de basarse los estudios para la reforma y mejora de aquel barrio, mientras que por otra parte tampoco puede considerarse completo dicho proyecto por no establecer ni siquiera en general condicion alguna para la realizacion de las obras, ó sea un bando de buen gobierno en armonía con la construccion que deben ejecutarse en dicha barriada que siempre tendrá un carácter especial.

Finalmente hay una porcion de documentos que no constan firmados por su autor, ya en ambos ejemplares, ya en uno solo, tan son entre los primeros los señalados con los números 8, 9 y 14 y entre los segundos los de 7, 9, 13, 15, 16 y 18. = Por lo tanto opino que procede devolver los dos ejemplares al Sr. Alcalde Corregidor para que disponga se completen, demostrando la parte económica previos los correspondientes presupuestos y con lo relativo a Ordenanzas municipales ó condiciones para la edificacion. = Es cuanto tengo el honor de informar á V.E. con devolucion de los espresados documentos. Ello no obstante resolverá V.E. como siempre lo mejor". =Lo que transcribo á V.E. con devolucion los dos ejemplares del proyecto de que se trata para que su autor lo complete en los términos que el Arquitecto de provincia indica.» =Lo que digo á V. para su inteligencia y efectos consiguientes al propio tiempo que le devuelvo los cuatro tomos de que consta el proyecto por duplicado. =Dios guarde á Vd. Barcelona 6 Febrero de 1864. = El Alcalde Corregidor =Valⁿ Cabello = Sor D. Miguel Garriga, arquitecto municipal.

Es copia

Miguel Garriga y Roca.

[CARTA A L'AJUNTAMENT
15 MAIG 1864]

ESCMO. SOR.:

El cúmulo de negociado y particularmente el relativo á infracciones después de la dimision del arquitecto municipal D. José Simó, me ha privado, muy á mi pesár, de ocuparme antes de ahora de la comunicacion del Gobierno Civil de 6 de Febrero último sobre el proyecto de reforma de la Barceloneta.

El arquitecto de Provincia dice que tiene formada opinion respecto á la parte facultativa; pero se abstiene de emitir su dictámen porque el proyecto no cumple lo prevenido en Real órden de 15 de Febrero de 1862 pues que en su concepto falta completar el estudio de la parte económica. Pero, Escmo. Sor, la Real órden que se cita dispone, entre otras cosas, que mientras no se apruebe el proyecto, no se den licencias para nuevas edificaciones ni para reformas exteriores de las casas existentes, de suerte que una poblacion de 20.000 almas, albergada en habitaciones raquiticas y de pésimas condiciones, se halla condenada al quietismo mientras no se apruebe el plano de su mejora. Esta circunstancia por sí sola deberia servir de estímulo á los facultativos y corporaciones que han de entender en la censura ó aprobacion para remover toda clase de obstáculos á fin de salir lo mas pronto posible del actual estado anómalo que tanto perjudica á la propiedad, á los moradores y á la salubridad pública. Y este objeto no se alcanza con reticencias inalicificables reservando una opinion para emitirla mas tarde después de un completo estudio de la parte económica, estudio que vendría a ser útil si en algo hubiese de modificarse el trazado. Mas lógico por cierto y mas espedito habría sido empezar por la censura de la parte facultativa y pedir si algo falta relativamente al plan económico, porque así y solamente así, se gana tiempo y se ahorran trabajos é inútiles dispendios.

No empero puedo convenir en el defecto que quiere suponerse, porque si bien es verdad que me concreto a presentar dos cuadros con datos estadísticos suficientes para apreciar el valor de los solares y el de los edificios deduciendo los medios de realizacion en beneficio del comun y en el de la provincia, debe tomarse en consideracion que este prudente laconismo es hijo de las circunstancias especiales del proyecto. En efecto, el primer deber que me he impuesto, interpretando las nobles aspiraciones de V.E. ha sido conservar en lo posible los

intereses creados, sin perjuicio de la higiene y de la belleza de la poblacion: si se tratase de la completa demolicion y reconstruccion de la Barceloneta, no seria dificil el estudio de un plan económico para su realizacion. Pero como he tratado de evitar una segunda edicion del ominoso derribo del mas bello barrio de la Ciudad cuyo asiento ocupa hoy la Ciudadela, y mi proyecto no tiende á la demolicion, sinó a la conservacion, y no es un proyecto de inmediata, sinó de paulatina realizacion, dificilmente puede apreciarse el valor que tendrán los terrenos en las distintas épocas, en que se vayan realizando la mejora, pudiendo solo asegurar que los solares y por consiguiente los terrenos de las calles que habrán de suprimirse tendrán mayor aprecio, y mayores seran tambien por lo tanto los medios de realizacion cuanto mas se vaya entrando de lleno en la reforma proyectada porque las condiciones de la poblacion mejoraran de dia en dia. Por esta razon, y porque la regularidad y especialidad del trazado de la Barceloneta ahorra el molesto é inutil entretenimiento de ocuparse de toda la poblacion, pudiendo presentar; como he presentado, un cuadro completo con el agrupamiento de dos manzanas, iguales a las demás y que por consiguiente nos darian tambien resultados iguales, creo ocioso el entrar en detalles mas minuciosos.

El arquitecto de provincia, no obstante el estudio que ha hecho é interpretacion que dá á la Real órden de 15 de Febrero de 1862, le ha pasado desapercibido que dicha Soberana disposicion dice testualmente que procede suspender toda resolucion acerca de la mejora de que se trata *mientras no se apruebe el proyecto de ordenanzas presentadas por el autor del ensanche de esta Ciudad* y solamente así se concibe el que diga que no puede considerar completo el proyecto mientras no le acompañe un bando de buen gobierno en armonía con las construcciones que deben ejecutarse. Véase, pues, como no incumbe al autor del plano de la Barceloneta el acompañar al proyecto el bando de buen gobierno, antes bien debe guardarse muy mucho de entrar en un terreno vedado para él, porque la Real orden de cuyo cumplimiento se trata, quiere que las mismas ordenanzas que rigen en Barcelona, sirvan para el ensanche y la Barceloneta; y esto sobre no ser dificil de conciliar parece lo mas justo, mayormente cuando se trata de una poblacion que es parte integrante del distrito 1º de la Ciudad desde que fué segregada del ramo militar é incorporada á la administracion municipal.

Por último; se toma qué para hacerme un cargo de la falta de firma en algunos documentos que contienen los dos tomos que acompañan al proyecto; y aun cuando debe entenderse que la firma puesta al fin de un cuaderno autoriza todos los documentos contenidos en el mismo no debo entrar en un pueril debate tratándose de intereses respetables, y de un asunto tan urgente, dejando por lo tanto llenado este supuesto vacío con la firma de cada uno de que carecían en ella.

Después de lo que acabo de manifestar, calificará V.E. con su buen criterio el carácter que se procura imprimir á este espediente, cuando se deja á un lado la

esencia del proyecto, para entrar en interminables exigencias acerca de sus accesorios; exigencias nacidas de la interpretacion que quiere darse á las disposiciones que lo motivan y que sí procedentes fueran, podrían haberse manifestado con mas oportunidad. Y en vista de la apremiante necesidad de que el proyecto siga su curso, y llegue á la Junta de policía urbana, único Juez competente ruego a V.E. que se sirva acordar lo que estime justo y conduzca á evitar esas continuas rémoras que no han de lamentar ciertamente los arquitectos que ejercen su profesion en otras provincias. =Dios guarde a V.E. muchos años.
= Barcelona 15 de Mayo de 1864. = El arquitecto municipal = Miguel Garriga y Roca = Escmo Ayuntamiento Constitucional de esta Ciudad

[CARTA DE L'AJUNTAMENT AL GOVERNADOR CIVIL
9 JULIOL 1864]

Al Escmo Sor Gobernador civil de esta Provincia.

Barcelona 9 de Julio de 1864

Dado traslado con fecha 6 de febrero último al arquitecto municipal D. Miguel Garriga y Roca de la comunicacion que con la de 27 de enero anterior se sirvió V.E. dirigirme acerca el proyecto de reforma de la Barceloneta contesta con su escrito de 15 de mayo próximo pasado, el que original y acompañado de los cuatro tomos de que aquel consta tengo el honor de elevar á manos de V.E. á los fines que estime correspondan, y al hacerlo así me permito encarecerle las grandes ventajas que no podrían menos de resultar para esta Ciudad y para la Nacion entera de la reforma y mejora de dichos barrios marítimos, con la que el porvenir de su comercio é industria está tan intimamente ligado. Pero aun esta ventajas materiales no son mas importantes á los ojos de la administracion pues con preferencia á ellas atiende, notablemente, á otras que sin duda alguna obtendrían de la realizacion del proyecto como que son primordial objeto: tal es el procurar la completa salubridad de las habitaciones, á beneficio de la mayor capacidad de las manzanas; tal tambien el de facilitar sitio para parques, jardines, plazas y demás indispensables.

La Superior ilustracion de V.E. me dispensa de esplanar semejantes consideraciones; sin embargo a la conveniencia y necesidad de la reforma y mejora de la Barceloneta hay que añadir su urgencia, siendo entre las muchas razones que la aconsejan una, aunque no de las de mas peso, bastante poderosa por si sola en todas circunstancias, pero mayormente en las actuales para activar su pronta y favorable resolucio[n]; me refiero á la de proporcionar trabajo á los numerosos industriales que de él carecen.

Llenos de confianza este Ayuntamiento y el Corregimiento en el reconocido celo de V.E. y en sus elevados sentimientos, se prometen que favorecerá con todo su poderoso valimiento la realizacion del proyecto que, como llevo

manifestando, me apresuro á remitir adjunto y por duplicado á V.E. = Dios
guarde a V.E. muchos años = Valⁿ Cabello =

Es copia

Miguel Garriga y Roca

[OFICI INTERN DE L'AJUNTAMENT
6 SETEMBRE 1864]

BARCELONETA

SE PIDE DE NUEVO EL PLAN ECONÓMICO

El Escmo Sor Gobernador Civil de esta provincia me dijo con fecha 7 del mes próximo pasado, lo que copio:

El arquitecto provincial con fecha 28 de Julio último me informa lo siguiente = E. Sr. = Examinado nuevamente este espediente y el proyecto que le acompaña, resulta que no se ha cumplido lo dispuesto por V.E. en fecha 29 de Enero de este año, pues que el arquitecto mpal no ha llenado el vacio que hice notar á V.E. por mi informe de 18 del propio mes de Enero en que tuve el honor de manifestar que faltaba desarrollar la parte económica del proyecto, insiguiendo lo prevenido por la Real orden ha 15 de Febrero de 1862 = Los razonamientos que aduce el arquitecto mpal para probar que bastan los cálculos que comprende en la parte económica, el proyecto de que es autor, no son, en mi sentir, suficientes para que se prescinda de dicho requisito, fundandome en las propias consideraciones que espuse á V.E. en mi calendada informacion. Por lo tanto, hallome nuevamente en el caso de esponer á V.E. que resuelva el proyecto de reforma de la Barceloneta al Sor Alcalde Corregidor al objeto de que prevenga al autor que sin levantar mano lo complete en la parte económica, conforme a lo mandado por la Superioridad, y segun lo ordenado por V.E. en 29 de Enero del año actual = Y de conformidad con el preinserto dictamen, lo tralado á V.E. para su cumplimiento con remision del proyecto.

Lo que transcribo á V. con devolucion del proyecto para su cumplimiento, encreciendole su preferente Despacho, segun asi me lo encarga dicha superior autoridad con oficio del 16 del precitado Agosto.

Dios guarde á V. m.a. = Barcelona 6 Setiembre de 1864 = Valentin Cabello = Sor. D. Miguel Garriga arq^{to} mpal.

[CARTA A L'AJUNTAMENT
9 NOVEMBRE 1864]

Escmo Sor

Por segunda vez el Gobierno de Provincia con oficio de siete de Agosto último, que me fué trasladado en seis Setiembre, devolvió a V.E. el proyecto y planos de reforma de la Barceloneta, para que se desarrollase la parte económica del mismo, insiguiendo la Real orden de quince de febrero de mil ochocientos sesenta y dos, com motivo de no creer suficientes, el arquitecto Provincial, las razones alegadas por el infrascrito, para probar que bastan á llevar el objeto, los cálculos que dicho proyecto comprende, en la parte económica.

V.E. se dignará disimularme, si por efecto de las muchas tareas de mi negociado, no he podido ocuparme con toda premura de este asunto, á pesar de las sensibles dilaciones que ha sufrido ya, y de la urgencia de su cumplimiento. Para resolver debidamente las dificultades suscitadas, me ha sido preciso estudiando de nuevo, apelar á mi criterio y al de muchos compañeros para adivinar lo que se pretende y reunir, si fuera posible, nuevos datos, para cortar de una vez las objeciones del Arquitecto de Provincia; pero no ha cabido en mis alcances, ni en los de dichos compañeros á la dificultad en que sin alegar razon en mi concepto bastante, se insiste con tal empeño cuando el interes público aconseja prescindir de susceptibilidades para facilitar la ejecución de una mejora tan necesaria y apetecida.

Como el dictamen del Arquitecto de Provincia se funda en la disposicion 2ª de la Real orden de quince de Febrero de mil ochocientos sesenta y dos veamos lo que en ella se establece = «Se estudiará en la parte facultativa y económica el proyecto mas conveniente de reforma del citado barrio, á fin de que pueda edificarse con buenas condiciones, atendiendo á la índole del servicio que han de prestar las nuevas construcciones y á las reglas científicas que deben regir en todo trazado de poblacion»

Ni de estas palabras ni del ilustrado parecer de la Junta superior consultiva de policía urbana y edificios públicos, que sirvió de base á la Real orden ya citada, se desprende cual haya de ser el desarrollo del estudio económico, en que estension, con que circunstancias, con que preferencia; pues, S.M y la Junta superior lo dejan al albedrio del autor del proyecto, quien siendo capaz de

formularlo y presentarlo arreglado en la parte facultativa (no debo suponer lo será el mio, ya que en este concepto no ha merecido veto) ha de serlo igualmente para juzgar las proporciones que mejor convendria á la seccion indicada, al efecto de que en el citado barrio *pudiese edificarse con buenas condiciones, atendiendo á la indole del servicio que las nuevas construcciones deberian prestar y á las reglas científicas que deben regir en todo trazado de poblacion.*

Ahora bien cuando el que suscribe, honrado con la confianza de V.E. ha formalizado su proyecto con vigorisimo facultativo, con el estudio económico que ha juzgado necesario y con gran copia de datos y noticias, á fin no solo de llenar los dignos propósitos de la Real orden, sino de derramar toda la luz posible sobre el asunto, para debido conocimiento de las personas que quizá hayan de resolverlo sin conocer la localidad, y á la vez para ocurrir á todas las necesidades de presente y de porvenir; la opinion del Arquitecto de provincia, respecto á la falta de estudio de la parte económica, no tiene fundamento alguno, ni parece justo que prevalezca su equivocado concepto, ya que el proyecto de que se trata atendido su pensamiento de mejora paulatina, única posible, tal cual tuve el honor de someterlo á V.E. llena todos los requisitos de la Real Orden que se invoca, y abunda en datos, observaciones y noticias para *edificar con buenas condiciones, atendida lo innovante de las construcciones hacedoras en su especial servicio y a las reglas científicas de todo trazado de poblacion.* No obstante hallandose precisado á descender al terreno de la Defensa, daré nuevas esplicaciones para justificar mi dictamen, á los ojos de cualquiera persona imparcial.

Cuando se llevó á la Superioridad el espediente sobre elevacion de las actuales casas de la Barceloneta, la Junta consultiva de policia urbana, en su ilustrado dictamen de nueve de Diciembre de mil ochocientos sesenta y uno, (copia nº 3 de mi proyecto) considerando la poca capacidad y malas condiciones de aquellos edificios, la falta de Derecho en los propietarios para su pretension, la errada direccion de las calles, el pésimo trazado general, las necesidades cada dia crecientes, etc, etc., dijo que en vez del mezquino pensamiento de elevar los edificios, seria mas razonable cortar radicalmente el mal, impidiendo toda nueva construccion y *estudiando la reforma mas conveniente de aquel barrio, y el medio mas justo, mas facil y mas rapido de llevarla á cabo*, en cuya virtud opinó, 1º «Desaprobando el proyecto de la nueva elevacion; 2º Determinando se estudiase, en la parte facultativa y económica, el proyecto mas conveniente de reforma, á fin de que pudiese edificarse con buenas condiciones atendiendo á la índole del servicio que habian de prestar las nuevas construcciones y á las reglas científicas que debian regir en todo trazado de poblacion, (lo mismo testualmente que dispone la Real orden) y 3º concluyendo que intervino se aprobase este proyecto, asi como las reformas de las ordenanzas municipales (que segun dictamen de este arquitecto de provincia fueron presentadas por el autor del ensanche de Barcelona, con arreglo al Real Decreto de siete de Junio de mil

ochocientos cincuenta y nueve) no se viese licencia para nuevas edificaciones, ni para reformas exteriores en las casas existentes».

Tenemos, pues, en virtud de este acuerdo y de la Real orden consiguiente el pie forzado del estudio que se proponia, esto es, no la *reedificacion* completa del Barrio marítimo, aunque la Junta parecia inclinarse á ella sino su *reforma* para lograr *el medio mas justo, mas facil y mas rápido* de su realizacion, estudiando previamente su trazado en la parte facultativa y económica.

Naturalmente el estudio de esos dos extremos debia ser muy distinto uno de otro. En lo facultativo no podia ni puede el hombre previsor estimar la parte sino el todo y de consiguiente la apreciacion debia ser general, con secciones y detalles para el trazado de reforma y porvenir, ya para que una vez aprobado el plano, la parte que sucesivamente sobrase tuviese relacion con ese todo, y para que en lo venidero, nuestros hijos y las futuras generaciones hallasen la relacion y unidad filosofica de un pensamiento general prudente y previsor; en lugar del ocaso que de otro modo hubiera podido resultar, por malicia o ignorancia, bastardeando enteramente la idea de la reforma.

El plan económico, por el contrario, no tenia ni podia tener base fija, pues en el casco mismo de esta Ciudad, la experiencia nos demuestra cada dia cuanto varian los precios, de modo que lo que hoy parece escetivo, mañana resulta módico y mas tarde sumamente bajo y objeto de prima y singulares diferencias. ¿Quien duda que una poblacion del asombroso movimiento industrial y mercantil de la rica joya condal de España, burla toda prevision humana, sobre todo, cuando un grandioso ensanche y mejora de su puerto, que sera algun dia uno de los primeros del Mediterráneo, contribuye a darle una vida y un progreso incalculables?

Partiendo de estas ideas, en mi estudio empecé á transcribir é interpretar la Real orden en el sentido mas nacional, deteniendome mucho en las consideraciones espuestas, para obtener por consecuencia natural y única posible de mis trabajos 1º la mayor copia de datos topográficos con buenos planos, detalles, secciones y perfiles que retratasen fielmente la localidad.

2º El mas conveniente trazado general de reforma y porvenir que satisfaciese las sabias prevenciones de la Real orden, no solo para el todo desde luego, sino para las partes con el tiempo, y sin olvidar su relacion con la matriz y con el ensanche aprobado.

3º Prodigar toda clase de noticias históricas, estadísticas, sanitarias, climatológicas, topográficas, movimiento de la poblacion y del puerto, etc, etc, á fin de que nada quedase sin apreciar.

4º Secundar por una parte las aspiraciones del Municipio, genuino representante de la opinion pública, y sugetarme por otra á mis trabajos anteriores, que habian merecido censura favorable de una comision de arquitectos nombrada es-profeso por V.E. y tambien del público en general, cuando por un mes fueron espuestos, sin que motivasen ninguna reclamacion.

En la primera parte de la memoria, insiguiendo puntualmente la Real orden tantas veces citada, tracé el proyecto de reforma, á mi juicio, mas conveniente con relacion al puerto, á la ciudad y á su ensanche. Conviene no perder de vista que esta Real orden no exige, como he dicho ya el derribo de todo el barrio, sino el estudio facultativo y económico el proyecto mas conveniente de su reforma en el sentido de *justicia, facilidad y rapidez* segun lo opinado por la ilustrada Junta consultiva, pues de otra manera hubiese dispuesto su reemplazo ó nueva erección.

En la verdadera interpretacion de este programa estribaba el acierto de mi trabajo y la posibilidad de su realizacion y consiguiente aceptacion. Por eso seguí como lo mas lógico, el estudio de la reforma del actual caserio, ó sea de las mil cuatrocientas cuarenta y una casas que lo componen, calculada su ampliacion hasta reunirlos con la ciudad matriz, procurando la debida armonia entre ambos cascos de poblacion, segun lo recomienda la Real orden, mediante un trazado general de porvenir, como igualmente su relacion con el ensanche de Barcelona ya aprobado, y con el puerto, cuya mejora se realiza; no habiendo otro medio de estudio mas natural y razonable para conciliar la *justicia* con la *facilidad y rapidez* de ejecucion. No insistiré sobre el particular porque ya he dicho que no venia impugnado, limitandome a lo que opina ahora el arquitecto de provincia.

¿En que se funda este facultativo para dar una interpretacion estensiva a la Real orden, pretendiendo un plan económico separado y general, cuando la soberana disposicion no fija los limites de dicho plan y lo deja, por consiguiente al criterio del autor? ¿Que facultativo seria capaz de emprender la tarea ociosa, por no decir absurda y quimerica, tan engorrosa como inconveniente de hacer cálculos ecsactos sobre precios de una obra cuya ejecucion corresponderá á los particulares segun su voluntad, en largo periodo quizás a través de siglos por nuevas generaciones, en circunstancias distintas y corriendo mil vicisitudes? ¿No hemos visto como todos los dias en esta misma capital, ya organizada y clasificada, vacilamos al dar estíma á un solar, aun poco despues de su adquisicion pues por causas imprevistas, efecto seguramente de la gran movilidad de toda clase de intereses, arroja valores fabulosos, sin proporcion alguna con el capital y sus méritos? ¿Acaso, en públicas subastas, no hemos visto duplicar ó triplicar los precios presupuestados asi en solares del ensanche, como en otros muchos de interior? ¿No cambian en un momento esos precios por mil circunstancias casuales, políticas, gubernativas, locales, á veces de puro capricho, echando por tierra todos los cálculos y provisiones?

Infinitos ejemplos y casos que podriamos enumerar, justifican esta verdad resolviendo de antemano la interpretacion única posible que á mi humilde entender puede darse á la Real orden de quince de Febrero, en lo referente á la parte económica del estudio que nos ocupa. Y en verdad, á nadie se oculta que un estudio general económico de la Barceloneta equivaldria á considerar el derribo simultáneo de mil cuatrocientas cuarenta y una casas, incluso el templo, los cuarteles, etc, para no dejar pie forzado á la idea de otro emplazamiento; lo que ni se ha establecido en principio, ni debe tomarse en consideracion pues sería un delirio el mero hecho de racionar hoy sobre tan vasta empresa, despues de ilustrado el asunto, como lo queda ya, mayormente si se considera; que aparte del coste inmenso de la ejecucion de este pensamiento colosal, se trata del albergue de veinte mil almas, cosa imposible de realizar en breve periodo, que antes bien necesariamente ha de ser obra del tiempo, y que de consiguiente haria inutil todo cálculo ó presupuesto, por fundado que pudiera ser, sobre el valor de unos solares para las futuras generaciones.

Tampoco se oculta á nadie, que al paso que es lógico, natural y factible, regenerar ó reformar paulatinamente una localidad cualquiera, bajo un plan general preconcebido, puesto que no comprende el valor de los edificios, toda vez que son derribados á voluntad ó segun el interes de sus dueños; no sucede lo mismo con un derribo simultáneo, cuando lo ecsije la administracion, en cuyo caso el valor de las construcciones unido al de los terrenos absorbe un presupuesto considerable capaz de imposibilitar una vasta mejora de esta clase, convirtiendola de muy util en perjudicial y gravosa para los intereses generales del pais ó comunales.

A este propósito consigné en mi memoria (pag. 154) los inconvenientes de realizacion que han estorbado las utilísimas reformas, no solo de Vigo, sino tambien de Marsella, no obstante los grandes recursos del vecino imperio y la notable diferencia entre la comparacion de sus necesidades y la posibilidad de conciliarlas (pag. 155). Al mismo tiempo indiqué la facilidad de ejecucion de mi proyecto, sin violentar á los propietarios, imponiendoles el sacrificio de sus intereses creados (pag. 155 y 156). Sobre esta base giró mi estudio y á ella subordiné mis cálculos y observaciones facultativas y económicas, segun á mi demostracion convenia. El ecsigirme ahora la ampliacion que el Arquitecto provincial desea, ó bien un plan general de economía que comprendiese toda aquella localidad, sería, en caso de poder realizarse, á mas de inconducente é inutil, contrario á mi proyecto, tan contrario, que lo alteraria de todo punto, variando radicalmente su concepto; para lo cual, repito, carece de Derecho el Arquitecto de Provincia y debe por lo tanto, prevalecer indudablemente mi competencia. De ello hubierase convencido facilmente á haberse tomado la molestia de leer la memoria que acompaña y esplica el proyecto formulado, en vez de insistir en semejante pretension; la cual al principio hacia estensiva á formacion, por el infrascrito de un proyecto de ordenanzas de policia urbana,

cuando segun su informe citado en el de la Junta Consultiva, este proyecto debió ser presupuestado por el autor del plano del ensanche de Barcelona y está á la aprobacion de la Superioridad, siendo esta aprobacion una de las condiciones consignadas en la Real orden para las futuras edificaciones de la Barceloneta.

A fin de que se vea si estudié la parte económica en los términos y con la estension que me pareció conveniente, segun mi plan, al folio 157 demuestro la *facilidad economica* y mayor rapidez posible de su ejecucion por partes, sin quebranto ni oposicion racional, interpretando franca, leal y científicamente, la celosa mira del Gobierno, y procurando conciliar la *justicia* con la mayor conveniencia de los respetables intereses creados, y con el saneamiento de la poblacion.

Al fólío 158 puse un ejemplo para demostrar con fundados cálculos la facil ejecucion y sencilla aplicacion de la reforma propuesta, no solo en un punto determinado, sino en todos los puntos y en cualquiera de las manzanas del barrio marítimo. Evidenciase como cada solar doble, esto es, colateral á dos manzanas incluso el espacio de la calle intermedia que se inutilizaría para los solares correspondientes, daria en venta un beneficio de hasta cuarenta mil reales, cuyo beneficio se corrobora por el cálculo en venta pues lo que ahora resulta dar 6'40 por ciento, subiría á 8'60 con lo cual pudiera indemnizarse á la administracion.

El resultado satisfactorio de estos simples datos, convence de la suma utilidad que desde luego y en adelante produciria la ejecucion paulatina de dicha reforma estensiva á todas y cada una de las manzanas de la Barceloneta, atendiendo á la vez el interes público de la localidad, y el beneficio del comun, que no seria ciertamente escaso, (vease el fólío 159) aun cuando se abriese el paseo ideado en el interior de la poblacion que inutilizaria la linea de islas ó manzanas actuales. De números treinta y ocho, treinta y nueve y cuarenta, barrio undécimo y cincuenta y cinco, barrio duodécimo, entre las calles de S^{ta} Ana y Concepcion; continuacion esta de la del Norte, como tambien la manzana número veinte y cuatro, barrio undécimo para el debido ensanche de la plaza de la Fuente, con aquellas otras que tal vez mereciesen la aprobacion de la Junta censora. De otra parte, mientras los edificios producirian mayor venta por un lado con la disminucion de calles, se reducirian los gastos por otro de modo que tambien bajo este punto de vista, no solamente ganaria la propiedad particular, sino igualmente el Municipio, recomendando el planteamiento de tal mejora; aunque de pronto solo se diese comienzo á ella por la zona principal, que es la mas cercana al puerto (fol. 162 retro).

Ahora bien ¿quien desconocera que la fórmula ó ejemplo sentado es mas que suficiente para inclinar a la adicion del propuesto trazado y proyecto de reforma? ¿Quien negara ser este el que mas respeta los intereses creados, sin dar pie a reclamaciones oposiciones ó perturbacion de la localidad? ¿Quien por

último no convendrá conmigo en que seria ahora una pretension de quimérico resultado, la de llevar mas lejos los estudios económicos, que ya en el solo periodo de censura podrian convertirse en falsa ilusion, y destruirse por completo la base establecida? Esta tarea fuera tanto mas ridícula é inutil, en cuanto se refiere á una barriada de planta uniforme, lo cual por si solo dispensaria del ocioso trabajo de llenar páginas, que tal vez sirvieran para mayor confusion del verdadero objeto ó idea del estudio del plan económico á la Real orden.

Si para cualquier cálculo hacedero no bastan los datos estadísticos sobre el valor de los solares y sus casas, con uno ó mas pisos, en diversas fechas. Desde mil setecientos cincuenta y tres á mil ochocientos sesenta y dos, que presento á fol. 38; si no bastan la valoracion actual de las manzanas por sus calles, dada la superficie de los solares en metros cuadrados (fol. 39) ni el importante estado de las fincas que constituyen aquella poblacion con toda especie de minuciosidades (fol. 52 al 82) ni por último el no menos grandioso dato de la superficie total de la misma poblacion, con el deslinde de la parte edificada y la por edificar, su situacion y figura, superficies parciales y totales de las vias públicas, totales de las manzanas y edificios públicos (fol. 92 al 117), no se francamente que mas esponder ni estudiar y dudo mucho que otro facultativo en mi lugar, se hubiese esforzado en alegar mayor número de materiales.

Todos estos precedentes no obstan para que en su caso y luego que se apruebe ó resuelva definitivamente el programa facultativo de la mejora, conforme dije al concluir mi memoria, se desarrolle la parte económica en el sentido de su validacion, pues admitida en principio la idea que debe ser base del mismo, idea aplicable á todas las manzanas, nada impediria calcular separadamente como casos particulares cuando se ofreciese realizar alguna de las mejoras propuestas.

Una observacion mas y concluyo. A nadie, ni aun al mismo Arquitecto de provincia, se le ocurrió ni podia ocurrirle, que un plan económico debiese acompañar el proyecto de reforma del interior de la ciudad; y como tiene, con el, completa paridad, el de la reforma de la Barceloneta, pues esta, segun mi plan debe ejecutarse paulatinamente como la primera es lógico y á todas luces evidente que ha de ser desestimada la pretension de aquel facultativo, como improcedente por idéntica razon.

Por todo lo dicho:

Suplico a V.E. que haciendose cargo de mis razones y de los perjuicios que origina á los intereses generales y especiales de la localidad, la infundada oposicion del Arquitecto de Provincia que impide el curso ordinario de este expediente, se sirva acordar su devolucion al Gobierno de Provincia á fin de que tenga a buen cuidado elevarlo á la Superioridad, ante la cual apelo del equívoca-

do concepto emitido por aquel Arquitecto, que se hace responsable, moral y civilmente del incalculable daño que ocasiona a la propiedad, con entorpecimientos inmotivados condenando al quietismo a una barriada importante que alberga en su seno, veinte mil almas, lo cual sobre ser ocasionado á conflictos graves es contrario al ánimo del Gobierno de S.M. á las miras de la respetable corporacion por el mismo consultada, á las aspiraciones de V.E. y á los intereses de la localidad.

Barcelona 9 noviembre de 1864

= Miguel Garriga y Roca =

ANNEX 6

MEMÒRIA DESCRIPTIVA DEL PLÀNOL
D'EIXAMPLE DEL BARRI D'HOSTAFRANCS
4 ABRIL 1858
(AA - Exp. 1808-B)

MEMORIA DESCRIPTIVA
del PLANO DE ENSANCHE
del BARRIO DE HOSTAFRANCHS

Distrito cuarto de Barcelona

ESCMO. SOR.

La opinion pública mas de una vez manifestada por la prensa periodica, se ha ocupado de los abusos que respecto a policia urbana se observan en el Barrio de Hostafranchs Distrito 4º de esta Capital; y preciso es convenir en que la parte edificada dá una triste idea de la admón. del pais, porque cada propietario ha obrado segun su capricho, apiñando mezquinas y asquerosas habitaciones, insalubres y incómodas, sin consultar la solidez ni la belleza, y se ha llegado al extremo de formar calles sobre un piso desnivelado tomando por linea la dirección ondulosa de simples senderos, caminos ó torrentes y por ancho los accidentes del terreno.

Semejante orden de cosas y la falta de respeto á todo bando de policia urbana, debio llamar la atencion de anteriores administraciones Municipales, y para evitar en lo posible sus fatales consecuencias, ordenaron al entonces Arquitecto titular á D. José Mas y Pila, que aprovechando la ocasion de las construcciones nuevas que se ofrecieran, fijase el plano de aquel Barrio, pero esta medida que esplica los buenos deseos de la Corporación que la dictó, es sin embargo de todo punto ineficaz, porque no procediendose de un plano general de todo el caserio, debia resultar, como ha resultado, que en los parciales presentados por los dueños de los predios que se han edificado, no se vé consultado el interés público ni el respeto á la propiedad del vecino, al contrario se encuentra retratado el deseo de especulacion y de miras interesadas prescindiendo de todas las reglas y preceptos de las Ordenanzas olvidando la esplanación de los solares ó piso terreno, escatimando el ancho de las calles sin tener en cuenta su situacion, siendo así que el terreno en conjunto se prestaba admirablemente á una excelente combinacion, si la hubiera trazado una mano inteligente, esperta y desinteresada.

No pasaron desapercibidos á la Admón Municipal los inconvenientes de la medida adoptada anteriormente, y los escasos resultados que producía, y por lo mismo procurándose el plano general de la localidad que le facilitó el ramo de Estadística, encargó al ilustrado Arquitecto D. Antonio Rovira y Trias que sobre el referido plano estudiase el proyecto de porvenir de aquel Barrio, mision que cumplió admirablemente presentando su pensamiento acompañado de una luminosa memoria, que revela la maestria de su autor, en conciliar los intereses creados con los preceptos de higiene, comodidad y ornato publico, distribuyendo las manzanas y las plazas de la manera mas conveniente y conforme á los adelantos del siglo; pero por una inconcebible fatalidad, el plano general

desapareció con la muerte del Arqto. titular D. Jose Mas y Vila y desde entonces se ha continuado el abuso de los planos parciales, que sin embargo de haber sido aprobados por la admon, no obran en el archivo de V.E. sino que se hallan en poder de los interesados, planos que se contradicen unos á otros, que no se consultan sino el interés del propietario que los ha mandado levantar sin respeto alguno al del público ni á las ideas de grandiosidad en que V.E. tan justamente abunda, dificultandose cada dia mas el armonizar los intereses locales con los generales y particulares de una manera satisfactoria, pues ha pasado la ocasion propicia que permitia partir las calles transversales en ángulo recto desde la via longitudinal del centro que forma la carretera general de Madrid.

A la celosa admon de V.E. deberá Barcelona el ver cortados de raiz unos abusos que dan un triste ejemplo del presente, y afectan dolorosamente el porvenir de una población prósima á un desarrollo y crecimiento incalculables. No ha pasado desapercibido á la ilustración de V.E. que las poblaciones dotadas de planos de porvenir hechos con inteligencia y oportunidad, realizan grandes obras que satisfacen el orgullo Nacional, al paso que atienden á las necesidades y goces de la vida, consultan la higiene, comodidad y ornato y evitan el que por tolerancia ó mala inteligencia se creen intereses que en el caso de quedar ecisistentes, afean por mucho tiempo el aspecto, ó de otra suerte son motivo de costosas indemnizaciones. Fundado en estas razones, tuvo V.E. la dignacion de encargarme los trabajos facultativos necesarios para conocer el estado actual del Barrio de Hostafranchs, indicando las mejoras de que es susceptible, y fijando el porvenir del mismo de una manera digna de la culta Ciudad que V.E. representa.

Dedicado por espacio de un año á realizar un trabajo árido y enojoso, porque los intereses creados oponen obstaculos invencibles á grandes proyectos, aprovechando todos los momentos de que he podido disponer despues de llenadas las atenciones ordinarias del servicio, y el desempeño de delicadas comisiones especiales con que V.E. me ha honrado, he logrado dejar completamente acabado el plano general del citado Barrio á la escala del 1 por 1250, asi como levantar otro plano concreto á los predios urbanos á la escala prevenida por el Gobierno de S.M. en Real Orden de 25 de Julio de 1845, con el proyecto general de porvenir de aquel caserio y su territorio en que dice relacion al ensanche y union de sus diseminados edificios entre si, y con la Ciudad á que pertenecen; y finalmente á la escala de 1 por 250 los planos geométricos parciales del propio caserio, detallando la numeracion de todos los edificios públicos y particulares y subdivisión de los frentes de estos que dan á la via pública, trabajos que presento en simple borrador, suficiente empero para formar concepto, porque entiendo que ántes de ponerse en limpio, convendria esponerlos al público por espacio de 30 dias con arreglo á la ley, oir las reclamaciones y observaciones de los interesados, que no dudo seran muchisimas, fundadas en los dros. adquiridos con la aprobacion de planos parciales cuyo número é importancia no conocemos.

No solamente las reclamaciones más ó menos justas que se hagan contra el nuevo proyecto, que V.E. sabrá estimar en su verdadero valor, sino tambien los lunares que no he podido evitar caminando bajo el pie forzado de respetar los edificios ecsistentes, dará lugar á modificaciones más ó menos importantes y solo entonces despues de aprobada la distribucion total del Barrio con las modificaciones que V.E. se sirva ordenar, será ocasion oportuna de poner los planos en limpio y desocuparse de los detalles concernientes a los rasantes ó sea al piso de las calles y plazas.

Restame tan solo hablar sucintamente del pensamiento que domina en el proyecto que me cabe la honra de elevar á la consideración de V.E. en el cual para dar una idea essacta de los intereses creados, he marcado las calles y edificios existentes con tinta mas fuerte, á fin de poner en relieve que apenas ecsiste una calle ni siquiera una manzana en ángulo recto ni del ancho conveniente, la notable oblicuidad de la calle llamada de Sarriá, la falta de una plaza mercado, la imprevision en el número, situacion, figura y capacidad de las ecsistentes, la pésima colocacion del mezquino templo del Angel, el ningun estudio de los rasantes á pesar de la preciosa llanura que se presta á un conveniente desnivel, y el completo descuido de los desagües y vias vecinales, cuyo conjunto forma un completo caos de anarquia en punto á policia urbana.

No perdiendo de vista que el primer interés de las poblaciones es salubridad, he trazado calles cuya anchura es en las de primer órden de 24,25 metros susceptibles de contener dos filas de árboles y espaciosas aceras que se prestan á servir de paseos, en las de menos importancia he considerado bastante el ancho de diez metros que tienen las mas de ellas.

Entiendo que el sitio llamado Cruz Cubierta, punto el mas culminante de la carretera de Madrid inmediato á la Ciudad, se presta maravillosamente á ser invertido en una gran plaza de la cual partan como radios ramales en diversas direcciones, considerada como punto de descanso antes de entrar en la Ciudad.

No he olvidado que el desarrollo cada dia creciente de esta Capital ecsige que el lugar donde reposan las cenizas de nuestros mayores, donde venimos llamados á descansar nosotros y nuestros hijos sea digno de la cultura del siglo, y despues de recorridas todas las afueras en un radio de dos leguas, no hallo sitio mas a proposito por su topografia y calidad del terreno que el llamado *planas de Llado* en la falda N.O. del castillo de Monjuí, que ofrece una llanura de 17 ó mas mojadadas de terreno flojo en el que existe todavia fracmentos del templo y del convento que fué morada de las Monjas de Sta. Clara. Partiendo del concepto de que tarde ó temprano ha de procederse á la traslacion del actual cementerio, cuya mejora no se hará esperar porque viene reclamada por la opinion pública, por el interés local, y aun por la salubridad, he elegido la cúspide del montecito llamado de los molinos

de viento para erijir un templo con destino á panteon de personas ilustres, circunvalado por un jardín botánico ó aclimatador de plantas con sus correspondientes invernáculos, y en cuyo centro y piso bajo de planta circular podria edificarse salas mortuorias que facilitase la vigilancia de todos los cadaveres que en ellas se depositarian antes de ser trasladados definitivamente al cementerio.

Dirije á dicho montecillo desde la carretera general una espaciosa calle que podriamos llamar del Panteon cuyo punto de partida es el crucero en ángulo recto de otra calle pral. ó paseo que recorre transversalmente todo el Barrio comunicandose con la actual carretera del Port, con otra en proyecto, y por último con la de la Bordeta hasta terminar en el pueblo de las Corts, Sarriá y S. Gervasio, prescindiendo, de las calles intermedias ó de la via pral que tal vez reclame el plano general de ensanche de la Ciudad.

Considero de interés una via de circunvalacion de Monjuí, la que podria empalmar con casa Tunez en la Agrícola, y que desde la gran plaza *Cruz Cubierta* se dirige á *Port* y reemplaza la carretera de este nombre, cuyo mayor trecho recorre la Riera den Magoria dificultando la interesante comunicacion con los preciosos establecimientos que cual el Auxiliar de la Industria enriquecen aquella dilatada llanura en las orillas del Llobregat.

Desde el montecito designado para panteon y salas mortuorias, parte una espaciosa via que cruzando la plaza de la Cruz Cubierta, dirige á *las planas de Lladó* que es el paraje destinado al cementerio, que por su capacidad, por la posicion que ocupa, y lo pintoresco del sitio es susceptible del competir ó aventajar á los mas celebrados.

No he olvidado la mejora de las plazas actuales, y el trazar otras en un número suficiente y de una capacidad proporcionada al porvenir de este Barrio.

Es de suma importancia el encauzamiento ó rectificacion de la Riera den Magoria que es la linea que divide el termino de esta Ciudad por el O. de otro Barrio, y el del vecino pueblo de Sans, mayormente cuando esta Riera viene destinada al desagüe general del O. para poner á cubierto la Ciudad, y alejar el peligro de inundaciones; pero esta importante mejora, así como el trazar las calles que dirijen á otro pueblo, ha de ser objeto de una comision que de acuerdo con la admon. de ambas jurisdicciones trace el plano general y proyecto de porvenir de aquellas, y estudio la manera mas conveniente de resolver el problema ya con respecto al interés ya tambien por lo que dice relación á los medios de ensanchar y regularizar el cauce de la espresada Riera, suavizando los recodos que presenta.

Hecha ya una sucinta reseña de los puntos mas cardinales del proyecto, seria enojosa tarea ocuparme en los detalles de cada una de las calles en proyecto. Sin

embargo, debo indicar que la idea dominante es el enlace de las nuevas calles con las existentes, y el procurar en todas las que no se presentan dificultades insuperables, que sean rectas y anchas al menos de 10 metros.

Debo por último llamar la atención de V.E. sobre las tres casas construidas en la plaza del Angel, por si tal vez se hubiesen edificado en contravención al plano parcial que sobre aquella localidad levantó el Arquitecto Sr. Mas, porque toda otra combinación de plaza afectaría la regularidad que presenta la colocación del templo dedicado al Angel situado en el centro de la Isla.

Si V.E. halla el proyecto digno de su aprobación, sirvase ordenar su exposición al público por espacio de 30 días, y oír las reclamaciones que hagan los interesados, y en su vista acordar la aprobación definitiva con las modificaciones que tal vez le parezcan convenientes.

Dios guarde á V.E. m.a.

Barcelona, 4 Abril de 1858

El arqto. mpal.

Miguel Garriga y Roca

ANNEX 7

MEMÒRIA DE LA CIUTADELLA: 1871
(IMH caixa 9 GR)

MEMORIA DESCRIPTIVA
CIUTADELLA

25 Setiembre 1871

Miguel Garriga y Roca

El autor del adjunto proyecto el arquitecto D. Miguel Garriga y Roca (uno de los mas entusiastas por las mejoras materiales) á nuestro ruego nos ha autorizado para dar publicidad á este plano borrador, el mas sencillo de los dos proyectos que tiene formados sobre Parque de la Ex-ciudadania, esplicando para mayor inteligencia su idea en el presente escrito, sin mas pretension que dar luz con oportunidad sobre asunto de tanta monta, impulsar á otros que con mejor criterio pueden formular un buen plano en verdadero interés del publico y honra del país, y por fin, estimular a nuestro celoso Municipio, al estudio de un nuevo programa-certámen digno del indicado objeto y de las necesidades, importancia y nombradia de la primera ciudad marítima de España, debidamente asesorado por la sociedad de Amigos del país y por las academias de Bellas Artes y Medicina para todo lo facultativo-artístico, y preceptos consignados por los higienistas, unica manera de promover digna lucha artística y de garantizar el acierto, á la vez que evitar dudas, reclamaciones, censuras, etc, que con razón hacen fracasar de hecho el certamen, anunciado en las principales capitales de Europa.

El retraimiento de nuestros arquitectos, ingenieros, maestros de obras, etc, en general, las justas observaciones de la prensa y especialmente de la Academia de Medicina respecto al emplazamiento del Matadero, con las reclamaciones muy fundadas de algunos paisanos y extranjeros dejaban ya preveer este fracaso. Como quiera, en nuestra limitada esfera de accion creemos prestar algun servicio reproduciendo y haciendo publico este trabajo junto con la memoria descriptiva que le acompaña; lo que cuando menos probará el bueno, sincero y desinteresado deseo que animan á un autor:

LEYENDA ESPLICATIVA DEL CITADO PROYECTO

El color negro, representa el estado actual y las construcciones que quedan en pie.

El rojo el trazado de la reforma y ensanche aprobado por Real orden de 7 Junio 1859.

El rosa, las construcciones en proyecto, y rectificacion de alineaciones en Barcelona y Barceloneta.

El amarillo, lo que debe desaparecer, asi existente como proyectado.

El azul, agua, asi la actual como la que se introduce.

A Parque para el publico en general, distribuido en distintos grupos, sin perjuicio de sus consiguientes variaciones en detalle.

- B Parque reservado a solar para gran Palacio industrial y exposiciones públicas.
- C Plazas y grandes alamedas de paseo para recreacion, y purificacion del aire.
- D Plaza de la ex-ciudadela y sus edificios, Iglesia, cuarteles, Parque de artilleria, casa del Gobernador, etc con destino á la guarnicion, reten de Bomberos y de socorro, inspeccion de Vigilancia, etc, para seguridad del parque récreativo, inclusa la Capitania general y demas dependencias de la misma.
- E Palacio Industrial y de exposiciones publicas.

- F Plaza y estación general de ferro-carriles del interior y del exterior, agrupadas en el centro-comercial, y puerto, el cual se ensancha hacia el mar del Este insiguiendo la tendencia del desarrollo de la poblacion, con Aduana y Arsenal maritimos y sus talleres, caraneros, baraderos, artilleros, etc, etc.

Estación de Francia; linea de Marina por Mataró, Gerona, etc; finca del Vallés por Granollers y Figueras etc y linea de la Montaña por Granollers, Vich, Ripoll, etc.

Estación de Zaragoza, linea de Manresa, Lerida etc. á Madrid.

Estación de Sarriá y circunvalacion, recorriendo el puerto la dársena y los pueblos limitrofes.

- G Dársena para ensanche é higiene del puerto.
- H Puente de comunicación, entre Barcelona y su antiguo Barrio maritimo. Consta de siete ojos, con puente giratorio para dar libre paso á las embarcaciones mayores entre el puerto y la dársena.
- I Deposito comercial y de contratación, asimilado á la *Cité de Londres* junto al puerto y centro de relaciones mercantiles, y particularmente contiguo á la Estación general de ferro-carriles, tan adecuado en verano para los comerciantes que veranean dentro el radio maximo de Vilafranca; Manresa, Granollers, Mataró, etc.
- J Barriada maritima ó comercial y solares edificables.
- K Establecimiento Balneario de agua salada, en la parte baja del parque, con baños de pila y escuela de natación, con surtidores y una torre aislada dentro del lago que dá ingreso y salida á las aguas, relacionadas con otra, y su respectiva maquinaria, sirviendo para elevar dichas aguas, junto á los baños de oleaje y medicinales situado en el mar, punta y espaldas del arsenal maritimo.

- L Otro establecimiento balneario de agua dulce, en la parte mas alta del parque recreativo, para atender al riego general del mismo, tambien con escuela de natación, baños de pila, y ademas una torre y surtidores sobre el lado, con repartidos de aguas á gran altura para elevarlas á domicilio, sirviendo lo mismo que la otra torre, de panoramica natural y artificial, rematando una y otra, en una farola electrica y reloj para alumbrar y dar la hora á gran radio.

Entre ambos establecimientos llevan anejos *Acuarios* de una y otra clase.

- M Capilla-ermita de San Miguel, junto á la torre de los Martires, aprovechando los cimientos y ruinas de la antigua torre de la Ciudadela y la reedificacion de la fachada gotica de la Iglesia que fue de San Miguel para recordar en Barcelona el aniversario de 29 Setiembre como en Madrid se celebra el 2 de Mayo.
- N Plaza de Castillejos con un monumento dedicado á la gloria del Ejercito y de su caudillo el general Prim en Africa.
- Ñ Teatro y salones de concierto y bailes, etc.
- O Escuela industrial, talleres, etc.
- P Palacio del gobernador militar y estado mayor de la plaza y cuarteles de Artilleria, caballeria é infanteria en reemplazo del actual del paseo de S. Juan, junto á un Hipódromo para corrida de caballos y ejercicios militares de la guarnicion de Barcelona.
- Q Casas de Socorro y de inspección y vigilancia.
- R Almacen deposito de las cloacas sucias que hoy afectan al puerto, para dehusar sus residuos y utilizarlos en la vegetacion del parque.
- S Canal navegable y de conducción de las aguas altas, incluidas las sobrantes de la Acequia Condal, con latitud conveniente para ser navegable, como especial diversion entre los dos lagos al confin del parque.
- T Plaza de Toros en reemplazo de la actual.
- U Baluarte de D. Carlos habilitado para la defensa de la entrada de la dársena, con una torre monumental dedicada á Mendez Nuñez, gloria contemporánea de la Marina Española en el Callas, rematando con una farola eléctrica y reloj astronómico de observación.

Barcelona 29 Setiembre 1874

-Epigrafe-

«La gloria e il regno
dell'artista, sicome dal
guerriero guarlorque sieno
la condizione ad'adoperarla»

Memoria descriptiva de este proyecto de Parque-jardines y accesorios de recreo y utilidad, para erijirse en el solar de la ex-ciudadela de la presente capital.

INTRODUCCION

Sin abalanzarnos al terreno de la politica, cuando solo pretendemos hablar el noble lenguaje del artista, no cabe duda que el pronunciamiento de Setiembre de 1868 dejará una huella eterna en la capital del antiguo principado con la desaparición del fuerte de la Ciudadela, tan odioso por sus recuerdos, como inconveniente por su contigüidad á la poblacion, su insalubridad misma, y el estorbo que hacia no solo cerrando el paso á corrientes saludables, sino al desarrollo del caserio por el E., que á su vez estorba por el O. la montaña de Monjuich.

Y esta desaparición será un doble beneficio, si en el solar de aquel padron de ignominia, llega a realizarse el pensamiento tan oportunamente concebido, tan generalmente suspirado y con tanta nobleza y favor apoyado por las autoridades locales y superiores, de convertir en Parque de recreo, sitio de esparcimiento y salubridad, un lugar que por muchisimos años ha sido teatro de grandes padecimientos é infortunios.

Tributando de paso, sin distincion de partidos y de nacionalidad, un hondo recuerdo á las desgraciadas victimas que alli recibieron la corona del martirio; apresuremonos á celebrar el fausto suceso que como augurio de dias mas felices nos brinda a concurrir á un certámen bajo distintos conceptos alhagüeño, porque sintetiza la parte mas bella de la suma de bienestar material a que tienden la ciencia con sus progresos, la civilización con sus adelantos, la ilustracion con su cultura, la libertad con sus conquistas, y la perfectibilidad social y humana con su constante é imprescindible desarrollo.

Loor eterno á los dignos representantes del interés público, que llevados solo de la idea de obrar un bien, han iniciado y preparado esa mejora que tanto responde á las necesidades particulares de Barcelona y á las generales de nuestra época. Loor igualmente á la Corporación municipal que con laudable deseo de acierto, inicia y procura dar cima á tan útil obra, interpretando las generosas aspiraciones de sus administrados, y satisfaciendo una de sus principales necesi-

dades, por ser máxime el deseo de que se dé buen destino á aquella privilegiada localidad, susceptible de mejoras á la vez recreativas y reproductivas, aprovechando con ellas el aliciente de estender una nueva población por el litoral del E. con arreglo al plano de ensanche aprobado, y su consiguiente desagüe convirtiendo dicha localidad en punto intermedio y centro de recreo y desahogo donde se emplacen buenos establecimientos públicos y se de desarrollo á un conjunto de intereses locales y materiales, particularmente bajo el aspecto comercial ó mercantil que es la vida de esta población.

Asi mismo se brinda á la oportunidad de rendir un testimonio de gratitud ó admiración á personas beneméritas de la patria, sirviendo de estímulo a los venideros como servirá de un modo característico á ostentar los adelantos del país en sus ciencias, artes, industria y en el progreso general de sus activos y laboriosos hijos, que no deben quedar rezagados en el incesante adelanto universal.

Bendito sea mil veces el dia en que los numerosos hijos de Barcelona, el inteligente operario, el tierno infante y el delicado anciano, podrán gozar en las hermosas Alamedas del futuro Parque, a beneficio de nuestro apacible suelo y delicioso clima, el empuje necesario á los primeros Años, la placidez requerida por la ancianidad, el dulce respiro que tanto conviene á personas de toda edad y estado, y muy señaladamente á las infortunadas clases proletarias que viven en míseras habitaciones ó consagradas a una tarea incesante en el encierro de sus talleres.

Aquel dia la Antigua Ciudad Condal habrá dado un gran paso para ecsimirse de las servidumbres de su añejo origen; habria conjurado una de las principales causas de su creciente y ya alarmante insanidad; tendrá abierto ancho camino para la realizacion de su completa mejora, y no debiendo envidiar nada a la Ciudades de mas nota, podra ofrecer como ellas uno de esos centros atractivos de esparcimiento y solaz que a más de ser la fruicion de los naturales y el aliciente de los extranjeros constituyen el principal adorno de las Capitales modernas, y les granjea prestigio y nombradia bajo el concepto de las delicadas previsiones de los sabios cálculos que revelan el adelanto científico y el refinamiento de una aventajada sociabilidad.

Desde aquel momento Barcelona podrá rivalizar con la deliciosa Paris de hace pocos años, y podrá llamarse digna hospitalaria de los americanos y opulentos de ambos mundos, que ya de tiempo suelen venir á fijarse en ella, buscando en esta nueva patria el descanso que les ofrecerá ahora con mayores goces, distracción, seguridad personal y facilidad para el giro de sus intereses.

La ventajosa situación geográfica de esta Capital que la ha constituido siempre sino de los mejores puertos del Mediterráneo, y que puede darle importancia como plaza maritima situada sobre el giro se llamó canal de Mallorca; el gran desarrollo industrial i mercantil que en razón de esta misma circunstancia; unida á la buena aptitud de sus moradores, ha conseguido la antigua capital del Principado, habiendose hecho famosa por ello en otras épocas, y no menos importante en la presente para rivalizar con las mas aventajadas por poco

que las haya favorecido la administración gubernativa y la situación general del país; finalmente el hecho mas trascendental y asombroso de nuestros dias de la canalizacion del Istmo. de Suez que de repente ha venido á cambiar con gran ventaja la condición de todos los puertos del Mediterráneo; son hechos de gran cuenta que indudablemente no pasaran desapercibidos al elevado criterio de V.E. ni á las patrioticas miras de todo celoso y Real Barcelonés para sacar partido de la oportuna y acaso unica conyuntura á que se presta el estudio de la localidad en cuestión, con hábil prevision de porvenir.

Es innegable que el crecimiento de la Barcelona mercantil, solo puede realizarse por su litoral E., siendo de ello la prueba mas evidente y palpable, el pié forzado que establece ya el plano de ensanche aprobado por Real orden de 7 Junio 1859, la prevision de V.E. en hacer estensivo el del solar de la ex-ciudadela hasta el Mediterráneo y caserio de Barceloneta y puerto, no menos que la otra precaucion de que se acoten las alturas de nivel del terreno en su disposicion general, segun los accidentes de fosos, glacís, esplanadas, etc. con relación al mar. Fué además para nosotros sobremanera significativo el acuerdo tomado por la Escma. Diputación Provincial en sesion de 24 Enero último, oponiéndose al incautamiento de los arenales cercanos al fuerte de D. Carlos, haciendonos creer, adivinábamos el deseo de V.E., de que en el actual proyecto se comprenda, entre las cercanias de dicho fuerte y el puerto, el estudio de un gran arsenal marítimo á imitación de los de Marsella y de Lisboa, etc.

No nos fue menos significativa la fundada oposición que en sesion de V.E. de 22 Junio último halló el proyecto acordado de erijir el Matadero y corrales en el punto que señala el plano de programa, amalgamado con los jardines públicos de ornato y esparcimiento, y la resuelta a la par que hábil y concienzuda critica ó esposición que la distinguida Academia de Medicina elevó a V.E. en 8 de Julio, para que se desistiese de tan pernicioso proyecto, defiriendo al maduro consejo de la Junta de Sanidad, Sociedad Económica, Academia de Bellas Artes, Diputacion Provincial, etc.

En la alternativa de obter por una de las dos sujeciones que establecen las bases del programa, esto es, seguir el citado plano general de ensanche aprobado, ó aceptar el emplazamiento del Matadero público, corrales y demas accesorios; hemos debido preferir lo primero atendida la mayor trascendencia legal y local, pues no seria dable cohonestar una alteración en el citado plano de ensanche, obstruyendo como se obstruiria con la colocacion del Matadero, corrales y demás accesorios, que ocupan una superficie de 30.000 metros, según se desprende del plano geométrico anejo al programa de V.E.; la grande, principal é interesantisima calle de Villena, cuyo trayecto no es posible interceptar sin hacer inútil la primera base de su trazado por el litoral; cuando en cambio no es nada difícil escojer otro sitio para matadero, mas proporo por su elevación, distancia del Mar, saneamiento y condiciones especiales á su destino, siempre preferentes á un local de esclusiva recreación, con el que son inconciliables el caracter, el servicio y el tráfico de semejante establecimiento.

Ante todo, cúmplanos consignar que el trabajo que tenemos la honra de someter á este certamen, es fruto de estudios muy anteriores y de meditacion muy detenida sobre el terreno, habiendo procurado suplir el vacio que se nota en el plano oficial adjunto al programa, sobre el estado actual de edificaciones en el paseo del Cementerio, cercanias del fuerte de D. Carlos, Teril, calle de Ginebra y puerto; vacio sin duda hijo de la premura con que V.E. resolvió iniciar é impulsar tan considerable mejora.

Por estas observaciones y otras que nos sugiere nuestra humilde opinión, sobre la vaguedad del programa que á estas horas indudablemente V.E. habrá advertido, a la par que el público en general, respecto así á las necesidades de esta Ciudad marítima, como al referido plano de ensanche, prescindiendo de la sencillez del premio que á los concurrentes se ofrece, y particularmente del modo de calificar su mérito y la incertidumbre en que les deja la consiguiente ejecucion del proyecto, harto conocerá V.E. que ni la ambición de una gloria dudosa, ni la esperanza de un ténue premio, pudiera inducirnos á entrar en la lucha si no nos halagára una idea mas levantada, patriótica y digna del que ama a su país, cual es vencer la propia flaqueza para demostrar hoy como siempre que al traves de los varios juegos de la politica, y de la ambición y travesura de los partidos, no faltan humildes mantenedores del interés público, que tienen bastante abnegacion para sacrificarle su tiempo y sus intereses, sujetandose de buen grado á un trabajo como el actual, difícil si no imposible en razon de las condiciones que se le imponen, del corto plazo concedido para su ejecución, de lo indeciso que resulta en vista de las sesiones y acuerdos posteriores del Municipio, particularmente por la notable circunstancia de no haberse consultado las Corporaciones competentes, con previa aprobacion del programa por la superioridad, y finalmente de la poca claridad del mismo publicado y adicionado en los diarios de 19 y 23 Marzo último.

Permítasenos convencer el ánimo de V.E. como lo está el público inteligente, sobre la difícil si no imposible como deciamos, de que en el breve plazo señalado, se presente el conjunto de detalles del proyecto que con suficiente armonia y debida claridad se exigen, lo cual retrae naturalmente á los artistas leales y laboriosos de pagar el óbolo de sus producciones, limitandose á derramar la poca luz que les sea lícito para honra de V.E. y beneficio de la idea, sintiendo deber lamentar con todas las personas ilustradas un procedimiento tan irregular al parecer, jamas seguido en Barcelona ni en otro lugar alguno, dejando en todo caso prevenido el animo de las Corporaciones científicas, no menos que el de la Superioridad sobre el curso inconveniente de este asunto.

Nosotros creemos prestar un buen servicio, acompañando el ante-proyecto general de la mejora, que demuestre con claridad la principal idea de V.E. dejando campo abierto para nuevos certámenes hechos con pleno conocimiento de causa, sobre cada uno de los extremos que abraza el grandioso objeto de que se trata, esto es, la disposicion del parque y jardines, el sistema para su riego, circulacion de las aguas y su desagüe general aprovechando esta oportunidad para su salida directa y evitar inundaciones en el casco antiguo de la Ciudad; el

emplazamiento de los diferentes accesorios de que es susceptible la zona de terrenos que mas ventajas lleva para la urbanizacion; y los servicios públicos a que dicho sitio puede destinarse desde luego en detalle, como se hizo paulatinamente en los campos Eliseos por una simple empresa particular ó en conjunto para justa fama de Barcelona y gloria de su Municipalidad sin perjuicio de dejar el desarrollo sucesivo y paulatino, y el emplazamiento de su completo, para estímulo de las administraciones sucesivas que así podrán á la vez obrar segun las nuevas necesidades y lo favorable de las circunstancias que ocurran entonces, procurando por medio de certámenes especiales y concretos á cada objeto, lograr el éxito mas feliz y el seguro resultante en cuya ocasion se formulan los planos, detalles, presupuestos, condiciones, etc, etc, que fueron menester por parte de las Corporaciones ó de las empresas particulares, con entera independencia.

Partiendo de estas bases, pasamos á la descripcion de nuestro proyecto.

ESTADO ACTUAL DE LA LOCALIDAD

Derribada en su mayor parte la Ciudadela, y terraplanados muchos de los fosos quedan en pié al Sud y Oeste, á la vez que algunos trozos de la antigua fortificacion, formando montones de ruinas, la expansiva plaza de Armas y suntuosos edificios que la rodean, cuales la Iglesia, en grupo son la casa del Capellan, la morada del Gobernador, ambas al lado O. de la plaza; el edificio Parque de artilleria, que con su pórtico forma el lado E. y los pabellones-cuarteles para infanteria, sino á cada lado de dicha plaza de armas. También se conservan integradas famosas cisternas en los extremos de aquella, para abastecimiento de aguas potables de la guarnicion que alli se alojaba, sin contar otros edificios accesorios entre ellos los almacenes de pólvora y las en parte demolidas bellas puertas que daban entrada al puerto, con sus cuerpos de guardia, una por el lado de la Ciudadela ú O. y otra llamada del Socorro por el S. Quedan así mismo los cimientos de la celebre torre que antiguamente parece fué campanario y Monasterio de Santa Clara, cuando consistia en aquel lugar el hermoso barrio de la Ribera que fué demolido en 1715 para la ereccion de la Ciudadela.

IRRADIACIONES DEL SOLAR DE LA EX-CIUADELA

Queda por el rumbo O. con su primitivo destino, el llamado Paseo de San Juan y Jardin del General, adherente á un corto paseo avenida de la ex-ciudadela y a la estensa esplanada donde suelen maniobrar las fuerzas de la guarnición.

Por el S. se conserva igualmente un paseo, llamado en sus tres distintas direcciones, del Fuerte de D. Carlos y del Cementerio, contiguo á la estación del ferro-carril del E. Plaza de Toros, fuerte de D. Carlos, donde se cruzan las lineas férreas del E. y del Norte, y algunas recientes construcciones, cercas y cobertizos erijidos sin orden ni sistema en el espacio que media entre dicho paseo, el mar y

la calle de Ginebra, que circuye la barriada marítima de la Barceloneta en su parte Norte.

Por el E. corre un pequeño espacio entre el Glácis, límite de la ex-ciudadela, y la vecina gran calle del ensanche proyectada en el plano aprobado, de N. á S., dicha de la *Marina*, como testera de una nueva barriada preferente marítima-fabril é industrial que correría hacia el E. á unirse al caserio de San Martin de Provencals. En este espacio hay solo el camino vecinal que desde el puerto dirige a la carretera general de Francia y á los pueblos de la rodalia; y en construcción un edificio-fábrica sobre el angulo N.E. formado por dicha carretera y camino vecinal.

Al rumbo N. ocupa parte de la zona intermedia, la estensa calle de Pallars en el ensanche, contigua al Parque de su plano aprobado, que lleva el doble objeto de cruzar el casco antiguo de la Ciudad, en comunicacion recta desde el Besós á las huertas de Santa Madrona, y forma una estensa calle á cordel de la de *Campo sagrado*, cruzando la de *Ronda* y oblicuando al pié de Monjuich sobre la gran avenida-paseo de la calle del *Paralelo*, hácia la carretera general de Francia. Cruza por dicho rumbo el cauce del *Bogatell* que tanto afecta á todas las tierras limítrofes, y aun á parte de la Ciudad en días de avenidas ó fuertes aguaceros.

ACCIDENTACION DE LA LOCALIDAD

El solar de la ex-ciudadela con sus terrenos adyacentes, constituye en general ó conjunto, un espacio llano, á escepción de dicho cáuce del Bogatell, parte de los fosos y la inclinacion suave de los glácis que forman parte de dicha esplanada.

DISTRIBUCION MAS ASEQUIBLE DEL SOLAR DE LA EX-CIUDADELA

Consideramos como objeto principal destinar todo el terreno posible á Parque y jardines de recreo, con frondosas alamedas que lo crucen, así en linea recta, como en irradiaciones y grupos caprichosos, alternados de arroyos, saltos de agua, fuentes surtidores, lagos, montecillos, cuerpos y gran variedad de vegetacion natural; ó artificial en invernáculos para conservarla lozana en todas las estaciones del año; y aclimatar plantas y flores de distintos puntos del globo.

Deberian emplazarse en el mismo Parque distribuyendolos del modo mas hábil y relacionado, edificios ó palacios destinados á estímulo, honor y ostentacion de los adelantos y riquezas de la antigua Capital del Principado y de sus provincias principalmente: un soberbio edificio en punto céntrico y de preferencia con destino a esposicion industrial, agrícola y artistica, etc, para toda clase de artefactos y artículos, en variedad de puntos del país, producciones artísticas de arquitectura, pintura, escultura, grabado, etc, para lucimiento de industriales, agricultores y artistas: Otro para Museo de Bellas Artes, antigüedades, bibliote-

cas populares, etc; Otro para diversiones públicas, con un gran circo en reemplazo de la Plaza de Toros, ya que desgraciadamente no puede extinguirse en nuestros tiempos tan inhumanitaria diversion; Teatro, salones de concierto y baile, exposiciones curiosas, cafés, fondas, etc, etc.; otro para establecimiento balneario, con aguas termales, de limpieza y recreo; escuela de natacion en el punto mas elevado de aquel sitio de expansion; un gran lago lo mas alto posible entre frondosa alameda, como depósito para riego y animacion de la totalidad del Parque como estímulo para la imaginacion y resorte eficaz para mil combinaciones, mediante su canal abierto de navegacion y desagüe, que serpentease y contribuyese á dar al conjunto perspectivas deliciosas y salida general a las aguas en cualquiera eventualidad, con desagüe en el mar, desde su origen y curso, comprendiendo los lagos y la totalidad del Parque.

Otro establecimiento balneario en punto bajo, con su laguna aneja; ambos guardaban separacion de secos, y una seccion mista para comodidad de las familias; este último en inmediata y directa comunicacion con el mar, a fin de obtener la doble ventaja de baños de mar de pila y de oleaje, tan recomendados en lo medieval.

Otro edificio junto al sitio que ocupó la inolvidable torre de la Ciudadela, con destino á Santuario dedicado á las victimas inmoladas en aquel funesto torreón, donde celebrar todos los años el aniversario del gran acontecimiento de 29 Setiembre de 1868, que ha cambiado la faz de España.

Otro por fin, no menos útil, para alojamiento del personal empleado en la conservacion, entretenimiento y custodia de ese conjunto de riqueza y movimiento y para seguridad del mismo, con su casa de Socorro, etc., completando así la idea utilitaria del gran Parque y de las barriadas contiguas, en la notable transformacion que vamos a proponer para que aquel centro ofrezca completo atractivo y cuanto pueda desearse.

DISTRIBUCION DEL INTERIOR DEL SOLAR DESTINADO Á PARQUE Y JARDINES

Para conseguir tan ventajosa transformacion y portentosa variedad, al paso que nada debe arredrarnos, á ejemplo de lo que hizo la empresa particular que nos proporcionó temporalmente los Campo-Eliseos; juzgamos convendría de pronto limitarse á lo posible sin la ambicion de abarcarlo todo con improvisacion ó ligereza, para no caer luego en el tropiezo de hacer las cosas á medias, tras el pueril afan de concluir en un año lo que es obra del tiempo. Empecemos bien para seguir mejor, y terminar la obra con admiracion de todos: óbtense por un previsor sistema; empiezes con método y riguroso estudio, así en el trazado del Parque, como en la eleccion del sitio para los distintos centros de preferencia que deben relacionarse entre sí, pensándose todo muchas veces para que pueda realizarse una con toda perfeccion y acierto.

Es lógico que partiendo de un plano general preconcebido, con la publicidad que el interés local reclama, bajo un pensamiento económico habilmente

meditado, podrá confiarse que simultaneamente aparezcan como por encanto, sociedades y emprendedores llevados de sentimientos patrióticos y que a su vez los industriales, los agricultores, los artistas se congreguen y acometan la obra del gran Palacio de Exposiciones, y por el estilo, todas las demas mejoras, a imitacion del esquisito edificio que aunque provisionalmente, levantaron los artistas en la calle de Córtes (ensanche) por su sola iniciativa.

Del mismo modo otras sociedades ó grupos se animarán á probar fortuna, siguiendo palacios de diversion, recreo ó comodidad, particularmente el comercio que podria levantar una gran lonja junto a la Estacion General de ferrocarriles á imitacion de la de la Cité de Londres, que tan buenos servicios presta, especialmente en verano, pudiendo algunos dotarse oportunamente de fondos, cafés y cuanto á su intento conduzca.

Tampoco faltarán empresas para encargarse de los establecimientos balnearios a grande escala, de agua dulce y salada, juntos ó separados, que atraigan á un centro tan delicioso la mejor sociedad de la poblacion y de provincias, especialmente de Madrid, Zaragoza, Lerida y otras que ya tienen por costumbre salir veraneando á las Ciudades de la Costa, y que tendrán nuevo atractivo para venir a admirar-se y disfrutar de Barcelona llena de encantos y ventajas, mayormente en el periodo de las ferias que se inauguran este año. Quien en efecto irá a incomodarse en otras partes, teniendo reunidos en el seno de la segunda Capital de España todas las maravillas naturales, y artificiales, un ciclo siempre hermoso, aires puros, clima bonacible, aguas potables superiores y abundantes, rica estancia de placeres en la orilla del Mediterraneo; las delicias del campo reunidas en bosques y jardines, acuarios Hipódromos, Museos, Bibliotecas, panoramas, invernáculos, etc, etc, con el recreo y comodidad de buenas fondas, baños, teatros, espectaculos, esposiciones, todo al pie de una Estacion General de ferrocarriles, sin otras conveniencias que enumeraremos para completar tan alhagüeño cuadro, retrato del progreso material de una Ciudad que ha de figurar entre las primeras del mundo.

Esperamos no faltarán tampoco inspiradores para erijir por suscripcion y previos certámenes especiales, una hermosa Capilla monumental en el sitio de la famosa torre donde tantos infelices padecieron mártires, como noble homenaje á los mismos y recuerdo á la posteridad; á cuyo fin no vacilariamos en recomendar y utilizar la antigua é histórica fachada de la Capilla de San Miguel, que muy económicamente podria reconstruirse en sitio apropiado, para celebrar el espresado aniversario del 29 Setiembre como en la Corte se celebra el 2 de Mayo.

Por el mismo estilo, en puntos señalados que indicamos, podria erigirse un monumento en memoria de la Revolucion y del cambio radical que han sufrido nuestras instituciones y dinastias, otro de gratitud nacional á nuestro ejército por su heroismo en la Campaña de Africa, que sirviese de glorificacion nuestro paisano é hijo adoptivo, el valiente cuanto malogrado Marques de los Castillejos, otro que revelase igual gratitud á nuestra armada, por sus hechos heroicos, especialmente en el *Callao* donde el celebre Mendez Nuñez rehabilito con su serenidad y arrojo la fama de nuestra antigua Marina de Guerra, otro junto al

Palacio industrial para que los catalanes todos sin distincion de colores politicos, rindiesen tributo á los sacrificios y notables servicios del eminente cuanto esclarecido hijo adoptivo de Barcelona, el malogrado D. Pascual Mordoz, lumbrera y consuelo de nuestro país en todas épocas, y constante defensor de nuestra industria; elevandose ese testimonio de gratitud para estímulo de otros varones que el tiempo y las circunstancias vayan creando en el provenir, y como recuerdo de personajes célebres ó por sus virtudes ó por sus méritos y servicios, como Campany, Pormanyer, y tantos y tantos que insertos ya en el gran libro de la inmortalidad, son dignos de brillar á la fáz del Universo á titulo de justo orgullo y de modelos para las futuras generaciones.

PLAZA Y EDIFICIOS ANEJOS

Entrando en detalles, consideramos muy oportuno y de no poco aliciente para impulsar y caracterizar desde luego este recinto recreativo, la habitacion, conservacion y mejora de la actual plaza de la ex-ciudadela, aprovechando su Iglesia, susceptibles de restaurarse con su casa del capellan, tan apropósito para la nueva barriada; la de los cuarteles y edificio párques de Artilleria situado en la testera, adecuado para alojamiento, este para el Capital General y aquellos de la tropa de todas armas y reten de Bomberos que como una necesidad debe estar apostada y de guarnicion en el nuevo centro recreativo para su guarda y seguridad; la de la casa del Gobernador, acomodandola á oficinas de administracion de este centro general y habitaciones para oficiales del estado Mayor y demas fuerza alojados en él; la de las cisternas y accesorios anejos, rodeando su planta y edificios de una frondosa Alameda, con sus jardines y anejos.

Recoméndose mas la conservacion de dicha plaza y edificios, por la ventaja de habilitar estos para una pequeña guarnicion y aquella para entretenimiento y campo de instruccion militar, ora en razon al punto céntrico y de gran importancia que ocupa junto al puerto, al mar y entre la Ciudad antigua y moderna, ora en atencion á la riqueza de artefactos, frutos, productos y demas que deberá contener dicho gran centro de preciosidades materiales, que es posible vengan a ver mas ó menos tardes objeto de envidia ó codicia; previniendo asi contingencias adversas y sobre todo atendiendo á la Custodia y seguridad real y efectiva de tantos valores, no menos que á la confianza de los interesados en ellos, y de los concurrentes que alli intervengan de dia ó de noche, en todas las estaciones del año.

PASEOS-ALAMEDAS Á CORDEL

Consideramos tambien útil conservar y completar los paseos trazados en el plano general de ensanche aprobado, cuales el nuevo llamado de *San Juan* (véase

el proyecto de este nombre, con direccion de N.O. á S.O. de la Montaña al mar) el otro de S.E. á S.O. llamado de *Villena* paralelo al litoral, que de la Plaza del Comercio (antes Palacio) dirige al Cementerio General, Pueblo Nuevo y Besós, lindantes con la playa; y otro en sentido oblicuo de N. a S. ó sea del puerto á San Andrés, por San Marti de Provencals, el cual destinariamos para emplazar el hipódromo y á cuyas alamedas añadimos otras rectas, á saber: la que enlace el nuevo paseo Nacional de la Barceloneta con la calle de Ronda, empalmando en un punto comun del nuevo paseo de S. Juan, en si interseccion con el eje de la calle de *Pallars*, que es continuacion recta de la Central de reforma; bajo la idea de cruzar la Ciudad desde donde principia la plaza aqui proyectada, que muy acertadamente podria llamarse *Plaza de la Regeneracion*, aprovechando su crucero de seis avenidas para erijir en él un monumento á la Revolucion; por fin otro radio á semejanza de la espresada avenida de la Barceloneta, equidistante de esta hasta encontrar la de San Andres, en cuyo frente y extremo proponemos el emplazamiento de la Capilla de los *Martires de la libertad* sobre los restos de aquella torre de tan funesto recuerdo.

PASEOS-ALAMEDAS EN LÍNEA CURVA

Dos espaciosas alamedas ponen en comunicacion el paseo de Villena con el oblicuo que dirige á San Andres, circunscribiendo en un centro apropiado el Palacio de Esposiciones, cuyo asiento ó planta circular de 200 metros diámetro, le consideramos suficiente para el objeto, mediante erijirse bajo certámen y programa especial, á satisfaccion de la Compañia que lo tomase por su cuenta y con acuerdo de las Academias y Corporaciones que son votos en la materia.

PALACIO INDUSTRIAL

Para accesorios y jardines del Palacio de exposiciones, queda disponible á su alrededor una superficie de terreno de figura regular y planta elíptica achatada ú oval, y cabida de metros, en la que abundan aposentos de descanso, fuentes, letrinas y meaderos inodoros, pabellones, kioscos para refrescos, expendicion de billetes, etc, por cuya zona deberia cruzar un canal de comunicacion entre los dos lagos, navegable para faluas ó vaporcitos de paseo dando desagüe y riego general del recinto.

PLAZA DE CASTILLEJOS

La simple vista del proyecto indica un crucero de alamedas á espaldas de la Iglesia de la ex-ciudadela, con siete avenidas que forman confluencia sobre el eje

del paseo avenida del de la Muralla del Mar llamado de Alcolea antes de Isabel 2ª y Aduanas, y es sitio muy apropiado para destinarlo al Monumento en honor del Ejército expedicionario de Africa y victoria de Castillejos, donde entre cuatro hileras de arboles en sentido orbicular, descuelle la estatua ecuestre del memorable y heroico Prim.

EDIFICACIONES EN LA PARTE URBANIZABLE

Demuestra asi mismo el plano proyecto, que con separacion de los terrenos destinados á jardines y alamedas, que dan otros muy aplicables á la conveniencia y belleza públicas, y muy adecuados para compensar los inevitables gastos de emplazamiento de la totalidad del parque, con solo urbanizar las porciones indicadas de color de rosa, tomando por ejemplo del actual paseo de San Juan, la parte mas necesaria para la regularizacion de aquella a la defectuosa de la Antigua Ciudad, hasta alienarse sus nuevas edificaciones sobre el nuevo paseo de San Juan, abriendo una interesante calle que llamaremos *del Puerto*, sobre la prolongacion recta de la de Gerona en el ensanche; conforme va trazada. Por el estilo podría urbanizarse el crucero formado por el nuevo paseo de San Juan con el de Villena, paralelo al litoral ó Costa del Mediterráneo, por cuyo medir se obtendria una plazuela regularizada, de fácil emplazamiento para fondo y casas comerciales, á imitacion de la Cité de Londres, que como se ha dicho tendrian grande importancia por hallarse junto á la Estacion General de ferro-carriles y en el Centro y punto radical del Comercio, maxime en las estaciones veraniegas.

EDIFICACION CALLE DE LA MARINA

Dejamos tambien libre la propiedad particular ambas aceras de la anchurosa calle de Marina en el ensanche, y con fin del parque, á semejanza de la que vá trazada en la acera que forma el limite del mismo Parque industrial ó de exposiciones.

ZONA DE MAR

Réstanos dar idea del destino que para complemento de este gran centro nos ofrece la zona de mar que promedia entre el parque ó hermosa calle-paseo del Villena y la playa y barriada de la Barceloneta.

NUEVA DÁRSENA

Al alcance de todos se halla la oportunidad de dar ensanche, entrada segura, condiciones higienicas y corrientes o renuevo de aguas al puerto por el único

punto que tiene asequible hacia Oriente, que es precisamente el mas propio para desarrollarse las barriadas marítimas por aquel rumbo y el mas conveniente para emplazamiento de un gran arsenal marítimo á la moderna, que nada deja que desear. Su falta es en extremo reparable, si se considera que entre tantas industrias como se explotan en esta Capital, la de que se trata ha pasado desapercibida, no echando de ver los especuladores que un establecimiento semejante, en la primera Ciudad marítima de España y en el punto céntrico del Mediterráneo que ocupa, ofrecería de seguro beneficios altamente reproductivos, satisfaría á gran escala una necesidad apremiante y explotaría un nuevo gérmen de riqueza tan útil como relacionado con su importancia, que elevaría á mucha altura la buena y justa fama que de antiguo goza la plaza de Barcelona.

ADUANA. ESTACION GENERAL

Corre parejas con esta necesidad las de una Aduana de fácil ingreso para los buques de carga y descarga, junto á una Estacion general de ferro-carriles, de donde partiesen todas las líneas que irradian en diferentes direcciones, inclusa la que debe recorrer todo el andén N. del puerto, intermedio, entre este y la poblacion, estensivo á la nueva dársena y barriada marítima, pero combinada de modo que el tras-bordo pudiese verificarse inmediatamente á ella desde la Aduana, ó mejor en vagones desde las mismas embarcaciones, sin necesidades de barcasas para carga y descarga, lo que daría considerables economías.

FUERTE DE DON CARLOS

Bajo este supuesto hemos juzgado conveniente conservar el fuerte de Don Carlos, casi aislado por el mar, como centinela avanzado en la boca y nueva entrada del puerto, en cuya punta y parte mas elevada, emplazaríamos el monumento á Mendez Nuñez, que rematase en una farola eléctrica para iluminar la entrada de la gola en noches oscuras. Desde aquel baluarte que dotamos con su correspondiente cuerpo de Guardia, trazamos por la izquierda hacia el puerto viejo una dársena de metros cuadrados que une el mar con el citado puerto, casi paralelamente á la calle de Ginebra, mediante un espacioso andén en la parte Norte de dicha calle en beneficio de su caserio, y á la derecha ó arte E. del fuerte de D. Carlos situamos la aduana marítima y el agigantado arsenal, con abundancia de careneros, astillero espacioso y cuantos accesorios reclama su destino.

Dada la union de la nueva dársena con el puerto antiguo, frente la plaza del Comercio, antes de Palacio, establecemos un puente de comunicacion entre la Ciudad y su arrabal marítimo ó Barceloneta, salvando su distancia de 140 metros con siete arcos de piedra, escepto el del centro, que seria de hierro para formar un puente giratorio que diese paso á los buques de gran porte, yendo desde el puerto á la dársena ó viceversa.

Como el examen del proyecto, segun generalmente sucede con los de esta clase, ilustrará mejor que cualquiera explicacion sobre todos sus detalles, considerando ocioso desmenuzarlo todo para no ser difusor; sin embargo, no estará de mas observar cuan poderosamente nos atrae la idea de esplotar en la maritima Barcelona, las ventajas de un arsenal á grande escala, que situamos á la derecha de la nueva dársena del E., combinado en sus careneros, baraderos y astilleros, de tal modo que, 1º: en todas las estaciones del año no presenta dificultad para las maniobras ó faenas de mar, así en el interior como en el exterior del puerto, sea cual fuere la tranquilidad de las aguas, 2º Que dado el grande espacio que necesitan los trabajos á que se destina, acopio de maderas y demas concerniente, se preste á un desarrollo casi indefinido por la playa y costa de levante; y 3º, que dé el mas fácil acceso á dichos acopios de maderas y otros artículos, ya en vagones, ya en carriles, por todo aquel núcleo de vias férreas.

Otra y no despreciable combinacion, es facilitar el renuevo de aguas de la dársena y antiguo puerto, tan indispensable como reclamado por la salud pública, abriendolos paso por los careneros situados en el nuevo muelle del Este, y estableciendo compuertas con sus estremos para graduar la entrada de aguas en dias de temporal, sin mezcla de arenas.

Finalmente es otra combinacion de suma utilidad, facilitar con gran ventaja los baños de agua de mar, de pila y de oleaje, sobre la banqueta foránea de la escollera exterior del andén del Este, debajo su mismo piso y á unos 1'50 metros del nivel ordinario del mar sobre la misma testera y al traves de los careneros, por medio de un canal de agua cristalina, que tomada mar adentro vendria al Andén cruzando esta larga línea de estancias de todas clases y medidas, al servicio público, para ir a parar en el establecimiento de que hicimos mérito, escuelas de natacion para ambos sexos en el Parque, de que forma parte este accesorio de baños medicinales.

Escusamos mas explicaciones sobre el asunto, bastando lo indicado para que se comprenda la facilidad de elevar las aguas en el Centro de los lagos, asi dulces como saladas, levantando al objeto torres elevadas y de buen aspecto, cuyo aislamiento se salvaria por medio de túneles que contribuyesen al realce del conjunto, ya por sus galerias en seis ó mas pisos, ya por los panoramas que descubririan desde su meseta superior, sobre el lago comun de agua dulce, dándole salidas, á la vez que al canal navegable y demas del Parque, por la gran cloaca colectora que se establece al intento sobre el eje de la calle de Marina, como recipiente general para desagüe, inclusivo de las demas cloacas vecinas del ensanche y del Bogatell al mar, por su camino mas corto, en vez del actual curso oblicuo que las ataja por falta de desnivel.

CONCLUSION

Siendo nuestro único propósito dar luz sobre la mejora de que se trata, movidos solo de una idea altamente patriótica, á la vez que de la abnegacion de

artista, pues no tenemos ambicion, petulancia ni deseo de honores que consideramos imposibles, tal como se ha formulado el programa ó certámen; si por un lado hemos procurado indicar nuestras aspiraciones al bien general, levantadas como la que mas, por otro nos esforzamos á secundar las celosas miras de V.E. persuadidos de que son sinceras en su fondo, deseando convencerle de que atendida la vaguedad de dicho programa, no cabe mas que un ante-proyecto, y someter algunas humildes observaciones, como protesta que justifique las reclamaciones hechas por los artistas en general á impulsos de su desprendimiento, y por la prensa cuya opinion merece ser atendida, sobre la oportunidad de evitar mayor desengaño y que salga estéril el sacrificio del premio que ese Escmo. Ayuntamiento se propone dar á los que en buena lid se desvelan por la causa comun.

Entre tanto insistimos en que se formúle nuevo prograna, con la indispensable cooperacion de las Academias de Bellas Artes, Medicina, sociedad económica de amigos del pais, etc, etc, concreto 1º á la distribucion general del solar de la ex-ciudadela y sus terrenos adyacentes, para el mayor éxito en si, y con relacion á las mejoras de porvenir de aquel centro tan privilegiado, que debe cambiar el aspecto de Barcelona, y 2º á otros programas distintos y parciales, por su orden de preferencias y utilidades, sobre el patio industrial, y de esposiciones, en representacion de nuestras cuatro provincias, Barcelona, Gerona, Tarragona y Lerida, establecimientos balnearios de agua dulce y salada. Estacion general de ferro-carriles, Dársena, Aduana Marítima, Arsenal, Hipodrómos, Circos, Teatros y demas Centros de diversion, obras monumentales, etc. etc.

V.E. en su elevado criterio sabrá estimar conforme valgan, si no por su merito, por el desprendimiento y buen deseo que les impulsa el proyecto y opinion de estos opositores.

Barcelona 25 Setiembre 1871

ANNEX 8

PLÀNOL GENERAL DE BARCELONA.
EXPLICACIÓ DEL PLÀNOL GENERAL,
AVANTPROJECTE DE REFORMA I MILLORES
PER AL FUTUR DE BARCELONA,
INCLOENT-HI LA PART REFERENT AL PARC
DE LA CIUTADELLA I EIXAMPLE DEL PORT
1 GENER 1878
(IMH caixa 4 GR)

PLANO GENERAL
DE
BARCELONA

Explicacion del plano general ante-proyecto de reforma y mejoras de porvenir de Barcelona, incluyendo la parte referente al Parque de la Ciudadela y ensanche del Puerto M, que fué premiada en la esposicion general catalana de 1871; insiguiendo los mismos propósitos de entonces, ó sea promover discusion que ilustre al Escmo Ayuntamiento, y sea base en su día de un verdadero certamen publico, amplio y general, dirigido á evitar el desconcierto que reina dentro y fuera de la antigua ciudad, ensanche y pueblos del radio, sobre todos los ramos de policia urbana, higiene servicio público y particular al ineludible objeto de establecer orden y unidad de pensamiento que corrija y conjure monstruosidades y daños irreparables que son el descredito de la administracion del pais.

Nota: El orden de numeracion aqui adoptado sigue el de las mejoras que consideramos de mas urgente é importante su realizacion.

- Nº 1. Estacion central, junto al puerto, con la division conveniente y respectivas dependencias correspondientes a cada linea para la mayor independencia administrativa y comodidad del publico.
- 2.- Vía ferrea de Madrid por la linea de Tarragona y Valencia, reformada en un breve trecho, situandola dentro de una zanja de 5 metros profundidad minima del ras ó piso de la nueva poblacion, para salvar el cruce de todas las vias publicas, mediante pequeños túneles hasta que desemboca en la calle de Pallars; prolongacion recta de la gran via de reforma longitudinal de la antigua ciudad.
- 3.- Vías ferreas de Madrid y Francia por la linea de Zaragoza y Manresa, la una y por la de Gerona y Granollers la otra, ambas reformadas tambien en corto trecho de zanja conforme se ha dicho en la anterior.
- 4.- Vía ferrea de Francia por la *marina* reformada en su curso.
- 5.- Vía ferrea de Madrid por la costa O. linea de Valencia y Tarragona emplazada á Orilla de los muelles del puerto á 5 metros elevacion minima para no obstruir las faenas de los andenes.
- 6.- Vía ferrea llamada de Sarriá, reemplazada por otra de circunvalacion alta, ó estrema, que arranca del mismo centro del puerto que recorre la calle de *Marina* siguiendo por la gran diagonal del E. al O. para estacionarse en la

calle de *Córtes*, en *Gracia*, [...] nombre sobre el crucero con la calle de *Urgel* (S. *Gervasio*) y punto de confluencia de la calle de *Tarragona*. En su día ó desde luego puede establecerse otra que siga dicha calle de *Marina* y recorriendo la orilla del canal de desagüe y la parte alta de *Gracia*, *Puchet*, S. *Gervasio*, *Sarria*, *Pedralbes*, *Esplugas* y *Sans* regrese al punto de partida.

- 7.- Via ferrea de circunvalacion central cogiendo gran parte del casco antiguo de la Ciudad y del ensanche, susceptible de unirse con la de *Tarragona* en la Estacion de *Sans*, mediante un tunel entre las calles de *Floridablanca* y *Valencia*.
- 8.- Ensanche del puerto por su rumbo E. para obtener condiciones de salubridad por medio del renuevo de aguas, que haga desaparecer el actual centro de putrefaccion que tanto afecta á la antigua poblacion de *Barcelona* y *Barceloneta*, á la vez que para lograr mayor facilidad de ingreso y seguridad en el interior; Ademias de la conveniente capacidad con la construccion paulatina de nuevas darsenas a invitacion de *Marsella*, carenas, baraderos, astillero, canal de comunicacion á los *Docks*, almacenes, grandes fundiciones, talleres, etc. etc, a medida lo reclame las necesidades de la marina al compas de la mayor importancia que paulatinamente vaya adquiriendo el puerto, salvando la comunicacion de la *Barceloneta* con la ciudad por medio de un viaducto y puente giratorio.
- 9.- Aduana maritima contiguo al Puerto inmediata á la Estacion general, y el canal de los *Docks*, navegable y de circunvalacion de una estensa barada industrial, dejando el bellissimo edificio que tan impropiamente presta el servicio de Aduana, con destino á famoso *Palacio Condal* en reemplazo del antiguo (ruinoso) y archivo del *Real Patrimonio*.
- 10.- Parque de *San Juan*, en proporciones y suntuosidad, dignas de esta Capital, conservando la Iglesia, plaza y demas edificios antiguos de la derruida Ciudadela, á partir de un centro comun del paseo de S. *Juan* donde cruza la gran via longitudinal de reforma de la antigua Ciudad; irradiandose diez distintas avenidas, entre ellas la prolongacion del paseo Nacional de la *Barceloneta*, á semejanza del centro encantador que presenta el Arco de la Estrella de *Paris*, y para mayor importancia de aquel sitio, que se destina a plaza de *Alfonso XII* rodeada de Palacios, de la Gobernacion, Capitanía General, Gobernador de la plaza, Parque-academia militar y cuarteles, para 5.000 hombres, con preferencia de caballeria al E. de la Ciudad.

Contiene dicho parque jardines, alamedas, invernáculos, cascadas, aquarium, dulce y salado, grandes lagos con su canal de navegacion

recreativos entre ambos lagos, establecimientos balnearios de una y otra agua, escuela de natacion y patinacion, gran Palacio de Esposiciones, teatro, Panorama, Museos, Biblioteca, cafes, circo-ecuestre en vez de plaza de toros, etc.

- 11.- Otro centro militar de instruccion y acuartelamiento de tropas hasta 5.000 hombres de todas armas, especialmente de Artilleria con espacioso Arsenal, sito al O. de Barcelona y contiguo á la nueva *Cruz cubierta* y para mayor custodio de los establecimientos penales (*casas de correccion, carceles y presidio*), todo convenientemente separado entre si y a la espalda de dichos cuarteles, entre estos y el castillo de Monjuich para su mayor seguridad.
- 12.- Otro centro de instruccion militar al N. de la Ciudad, con un grupo de cuarteles capaz para 5.000 hombres de todas armas, particularmente de infanteria, ademas un hospital general militar a su espalda, situado en la cuspide del Montecito llamado fuerte del Conde Mina como punto muy estrategico y saludable.
- 13.- Nueva plaza y cruz cubierta, en el crucero de la gran via de Cortes y la diagonal llamada del Marques del Duero, prolongacion recta hasta el Mar, de la carretera general de Madrid, restableciendo este simbolo de remota fecha en aquella localidad.
- 14.- Al pie y lado O. de Monjuich, Cuarteles, caballerias etc. etc., de la remonta de Artilleria y Caballeria, muy a propósito en tiempo de guerra, civil ó estrangera, abrigada por el Castillo.
- 15.- Desvio de la Riera de Malla, por la gran diagonal que dirige de Pedralbes á la marina del pueblo Nuevo con desagues parciales, en su curso por las principales vias transversales del NO. al SE. tales como la de S. Juan n° 35, la de Marina n° 40 y las de nos. 46, 53, 59 y 65.
- 16.- Canales para desvio de las aguas de la Montaña á derecha é izquierda, ambos cogiendo los derrubios, torrenteras, ramblas y demas afluentes que afectan al llano nuestro desembocando en el gran lago alto del Parque de Besos y el 2° en el mar por la riera de Magoria, reformada y contigua á la carretera de circunvalacion de Monjuich y al lado O. del mismo.
- 17.- Macedo [*sic*] ó Matadero en sitio ventilado junto al centro agricola, con oportunidad de aprovechar los abonos para el plantio y alimentacion de vegetales.
- 18.- Centro agrícola y parque anejo, como escuela practica.

- 19.- Hospitales civiles, uno del E. y otro del O. sobre la gran via de Cortes y otros dos en punto elevado con destino, el uno a los niños escropulosos, y el otro á Manicomio.
- 20.- Paseo de mediodia á continuacion del de Isabel 2ª, desde el parque de la ciudadela á casa Tunez y circunvalacion al O. del Monjuich, Cruz Cubierta, etc.
- 21.- Linea de almacenes ó deposito comercial en su planta baja (con entresuelos para oficinas), intermedio del espresado paseo y el anden del puerto limitada su profundidad al horizonte de las aguas del mar y su elevacion encima al nivel del piso principal de las manzanas Xifré y Anglada, recorriendo sus frentes principal, posterior y laterales, un pórtico análogo al de estas, cuya azotea corrida entre la plaza de San Sebastian y la Rambla, constituya, mejorado, el antiguo paseo de muralla del mar, dicho *balcon del puerto*, como una de las joyas mas característica a Barcelona y diversion del publico, igualmente recreativo y delicioso para vecinos y forasteros; sirviendo ademas en su planta baja de paso libre para el publico, al ras de la plaza de Medinaceli, San Sebastian y avenida del Pino.
- 22.- Cementerios, uno al E. junto al campo de Marte, y otro al O. tambien grandioso en la vertiente norte del castillo de Monjuich aprovechando el llano de tierras removidas, ambos á distancia conveniente de la poblacion por su fácil ingreso y salvando la oposicion que en otros sitios hacian conjuntamente los dueños del gran nº de quintos, de recreo que pueblan el radio de la cordillera levantada cual anfiteatro alrededor de la Ciudad y pueblos del llano.
- 23.- Panteon, para inmortal recuerdo de hombres celebres, sito en el punto mas culminante de la loma dicha de los *Molinos de Viento* sobre el eje de la calle de Aragon que cruza la de la Cruz cubierta, rodeado de un parque de aclimatación de plantas, y esparcimiento de aquel centro de poblacion. Al pie de él y á medio camino del cementerio se sitúan los departamentos mortuorios adoptando al intento la planta panoptica, para facilitar la vigilancia y el auxilio en caso necesario de muertes aparentes, sinopes, etc.
- 24.- Embarcadero de Colon, en la plaza de este nombre, bajo condiciones dignas de Barcelona, situado en el vértice de tres grandes avenidas, la del Marques del Duero, la de la Universidad y la de la Rambla actual.
- 25.- Mercados, sitios en donde su genuina espresion evidencia debe erijirse este servicio publico, esto es, en centros de poblacion, á medida que las circunstancias de localidad lo reclaman, pero jamas en extremos ó puntos rurales alejados de la concurrencia. Partiendo de este proposito conser-

vamos los sitios antiguos ampliandolos y mejorandolos convenientemente, tales como el Borne, ensanchando la plaza hasta aislar la famosa Basílica de Santa Maria conforme van trazadas en el plano general de reforma aprobado de Real orden 11 de Setiembre de 1861; el de Santa Catalina, todos como se ha dicho ampliados y mejorados. Eso no impediria se erijan paulatinamente otros, uno en Junqueras, aunque la rapida urbanizacion de aquel sitio y la falta de cumplimiento del citado plano general de mejoras aprobado haya frustrado su preferente destino para gran mercado central, consignado los demas con esta cifra.

- 26.- Urgentisima es la mejora de las cloacas para saneamiento y desagüe de las materias petridas que en el dia tanto afectan á la poblacion, construyendo una red de alcantarillado al traves de las de primer orden que van de NO. al SE. con desagüe á derecha é izquierda, situadas aquellas á la mayor profundidad que permita el nivel del Mar, 1ª en la calle de Urgel, 2ª en la proyectada reforma del O. de la Ciudad, 3ª en la actual rambla, 4ª en la calle de Bilbao, 5ª en el paseo de S. Juan, 6ª en la calle de Marina y sucesivamente á medida se urbanizen en las vias de nos. 46, 53, 59 y 65. Adviertese que mientras no se prohiba terminantemente el abuso de dirigir inmundicias á las cloacas, deberán construirse pozos de registro al extremo bajo de dichas principales colectoras 2ª, 3ª, 4ª y 5ª con aposentos á proposito para desinfeccionar tales sustancias y convertidas en materias fecales, de inapreciable valor para los plantios y para la agricultura en general.
- 27.- Nuevas atarazanas y bateria acasamatada a flor de agua para la defensa del puerto y de esta parte de la ciudad, carenara, arsenal, etc, y demas accesorios para la marina de guerra, dejando el solar actual de las antiguas atarazanas enajenable con destino á grandiosa fonda, sucursal de correos y telegrafos.
- 28.- Palacio Consistorial, erijido en punto centrico de porvenir, en la Plaza de Tetuan destinando al actual antiguo edificio comun y del Consejo de Ciento, a Museo de Antigüedades, para lo cual le hacen muy adecuado su origen, recuerdos y estilo de construccion el que podrá completarse restableciendo sus frentes N. y O. siguiendo el gusto del primitivo que todavia se conserva.
- 29.- Audiencia del territorio en otro frente de dicha plaza de Tetuan.
- 30.- Gran Palacio en la propia plaza de Tetuan con destino á la Sociedad Economica de amigos del País; á la de Fomento de la Produccion Nacional; y a la de fomento de la Produccion Española.

- 31.- Otro Palacio en dicha plaza agrupa al templo y establecimiento de las hermanitas de los pobres con destino a la Sociedad humanitaria y filantrópica de Caritas Cristiana.
- 32.- Encauzamiento y rectificación del Besos, unido a la erección de un puente monumental de piedra sobre la carretera general de Francia y la prolongación recta de la Gran Vía de Cortes, con otro puente de hierro en la carretera provincial que dirige á Santa Coloma de Gramanet y pueblos de la Cordillera del Vallés completando esta mejora con la traída de las aguas perdidas de Moncada hacia un estenso lago en la parte alta del grandioso Parque de Besos, susceptible de elevarse á altura conveniente para dotar satisfactoriamente á la nueva población, de buenas aguas potables y destinar las sobrantes á los usos de la industria, fabricación y riego.
- 33.- Campo de Marte, dotado de cuarteles en especial para carabineros, escuela militar y una fortaleza para defensa de este lado de la Ciudad.
- 34.- Paseo y Parque de Buenavista en la vertiente E. de Monjuich con casas de recreo alzadas y una carretera de suave pendiente y subida al Castillo.
- 35.- Reformas principales del antiguo casco de Barcelona, á más de las principales aprobadas de Real orden; 1ª la que del embarcadero Colon dirige á la puerta principal de la Universidad. 2ª la que desde la puerta principal de la Parroquia de San Agustín dirige al ensanche terminando en la calle de Cortes. 3ª otra que desde el Andén del puerto, tras la Parroquia de la Merced dirige á la Rambla de Belen tangente por el E. con la Parroquia del Pino. 4ª otra que de la plaza de S. Jaime, tanjente por uno y otro lado, con el antiguo Palacio de la Diputación, y con la Catedral y Santa Lucia, dirige al paseo de Gracia, enfilando la plaza de Santa Ana. 5ª otra dirigiendo de la puerta principal de la Catedral á la plaza de Cataluña lado del E. 6ª otra que de la plaza de Palacio y Barceloneta ó puerto al citado punto de la plaza de Cataluña. 7ª otra que de la propia plaza de Palacio es prolongación recta de la calle Lauria ensanche, tangente con la fachada principal de la Parroquia de Santa Maria. 8ª otra que de la actual Aduana, es prolongación recta de la calle del Bruch. 9ª otras también prolongación recta de las calles de Gerona y Baylen. 10ª otra, que partiendo de la puerta principal de la espresada Parroquia de Santa Maria dirige á la Rambla de Santa Monica, enfilando el paseo de Santa Madrona y barriada de San Beltrán. 11ª otra que partiendo de la puerta lateral de la Catedral dirige al paseo de S. Juan y enfila la calle de Pujadas (ensanche). Las demas van consignadas en otro plano general de reforma.

- 36.- Real sitio, al pie de la montaña de la Virgen del Coll, en el punto mas delicioso, de esquisita y estensa vista sobre la Ciudad, poblaciones del Valle y largo horizonte maritimo por frente, derecha e izquierda siendo su principal avenida la calle de Marina.

Barcelona 1º Enero 1878

El arquitecto del Estado y del Gobierno Civil

Miguel Garriga y Roca.

ÍNDIX D'IL·LUSTRACIONS

FIGURES

- FIGURA 1. J. N. L. Durand, *Précis des leçons d'Architecture données a l'École Royale Polytechnique*, París, 1817, làmina 2. A baix: solució construïda de la plaça de la Concòrdia. A dalt: alternativa de Durand 58
- FIGURA 2. Plànol de Pierre Patte amb els projectes presentats al concurs de 1749 per a la plaça de Lluís XV 59
- FIGURA 3. El plànol de Milà, amb el «Foro Napoleón» projectat per G. Antolini el 1801 60
- FIGURA 4. Bordeus abans i després dels treballs de De Tourny. L'antic «chateaux Trompette» fou substituït per la nova plaça de Lluís XVI (plaça Des Quinconces) i connectada pel front de la Garona amb la plaça de la Borsa i la plaça Royale 61
- FIGURA 5. K. F. Schinkel. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Amalfi, en el Golf de Salerno*, 1804-1805. Ploma amb tinta bruna, 333 × 270 mm 65
- FIGURA 6. K. F. Schinkel. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Vista del temple d'Agrigento*, 1804. Ploma amb negre i llapis, 205 × 553 mm 66
- FIGURA 7. Eugène Viollet-le-Duc. Dibuix del seu viatge a Itàlia. *Florència. Vista general presa des de Sant Miniato*. Ploma amb tinta bruna, 318 × 644 mm 66
- FIGURA 8. Portada del *Boletín Enciclopédico de Nobles Artes*, 1846. Gravats 80
- FIGURES 9 a 12. Caràtules de la *Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics*, «Histoire, Théorie, Pratique, Mélange» 107
- FIGURA 13. Mapa dels períodes d'entrada en explotació de la xarxa ferroviària catalana de via ampla (segons Pere Pascual i Domènech) 149

- FIGURA 14. Pla de la Junta de Carreteres de Catalunya, 1848 (segons P. Pascual) 150
- FIGURA 15. M. Garriga i Roca, «Plano del Puerto y Rada de la Ciudad de Barcelona», 1852 163
- FIGURA 16. M. Garriga i Roca, «Proyecto de Ensanche de la Ciudad y conclusión del Puerto de Barcelona» 163
- FIGURES 17 i 18. M. Garriga i Roca, «Proyecto de ensanche de la ciudad de Barcelona sobre la topografía de dicha ciudad y sus afueras», 28 de novembre de 1857. Tinta color sobre tela, 160 × 90-100 cm. Escala 1/5.000. IMH, IG, 3283 i 2976. Aquestes il·lustracions corresponen a dues de les quatre alternatives presentades per M. Garriga i Roca 201
- FIGURA 19. M. Garriga i Roca. Avantprojecte aprovat el 6 d'abril de 1858. Aquarel·la sobre paper Canson 42 × 30 cm. Escala 1/25.000. IMH, IG, 2951 202
- FIGURA 20. I. Cerdà, «Plano de los alrededores de Barcelona y proyecto de su reforma y ensanche», 1859. Litografia color 120 × 180 cm. Escala 1/10.000. IMH, IG, 10055 234
- FIGURA 21. Projecte d'eixample d'Antoni Rovira i Trias guanyador del concurs municipal. 1889 256
- FIGURES 22 a 27. Natalia Belles i Elisa Puig (alumnes del curs Complementos d'Urbanisme, 1989-1990). Interpretació del plànol presentat per Rovira al concurs d'eixample de 1859. El projecte de Rovira, inspirat en L. Reynaud, diferencia tres ciutats: la primera, la central; la segona, a llevant, la de la indústria; i a ponent, la dels estudis 256-257
- FIGURES 28 a 31. M. Garriga i Roca. Aixecaments per elaborar els plànols de Barcelona, 1 de novembre de 1859. Escala 1/100. Tinta xinesa sobre tela i paper Canson. Núm. 28: Església de Sant Miquel (la Mercè), 88,5 × 44 mm. IMH, IG, 3(1). A-1 Neg. D-17.777. Núm. 29: Església de sants Just i Pastor, 87 × 44 mm. IMH, IG, 3(1). A-1, Inv. G-3369. Núm. 30: Església del Pi (dels Reis). 84 × 72 mm. IMH, IG, 3(1). A-1, Inv. C-33. Núm. 31: Església de Sant Jaume (abans convent de la Trinitat), 71 × 47 mm. 16. 3(1). A-1, Inv. G-3371 296-297
- FIGURA 32. Plànol de París. Atles de Bellanger i Vasserot. Reproduït del llibre de Bruno Fortier 298
- FIGURES 33 a 36. M. Garriga i Roca, «Plano de Barcelona». Tinta color sobre paper Canson, 65 × 45 cm (aprox.). Escala 1/250, IMH, IG, 11458 299
- FIGURA 37. M. Garriga i Roca, «Proyecto de un Bulevard», 19 d'abril de 1861. Escala 1/5.000. Tinta color sobre tela, 30 × 60 cm. IMH, caixa Garriga núm. 7 320
- FIGURA 38. M. Garriga i Roca, «Proyecto de un Boulevard o paseo de Circunvalación de la ciudad de Barcelona en los terrenos que ocuparon las

murallas, fosos y glacis que modifica en este corto recinto, sin alterarlo esencialmente, el plano general del ensanche del ilustrado ingeniero D. Ildefonso Cerdà. Aprobado por R.O. de 7-6-1859», 2 d'agost de 1861. Tinta color sobre tela, 125 × 60 cm. Escala 1/2.000. IMH, caixa Garriga-Fontserè, núm. 8 321

FIGURA 39. I. Cerdà, J. M. Jordan, M. Garriga i Roca, «Plano del asentamiento que ocuparon los terrenos del Estado en las derruidas murallas de Barcelona con expresión de las calles, número de las manzanas y letras de los solares indicándose lo vendido y lo que está por vender», 22 de juliol de 1865. Tres tintes sobre tela, 23 P × 90 cm. Escala 1/250. PC 110. PA-38 321

FIGURES 40 i 41. J. Fontserè i M. Garriga i Roca, «Modificación del plano del ensanche de la ciudad de Barcelona con el proyecto de un Paseo o Boulevard de Circunvalación arreglado a las bases prescritas en la R.O. de 15-9-1862», 10 de novembre de 1862. Tinta color sobre tela. Escala 1/1.000. Primera secció: 120 × 60 cm; segona secció: 140 × 70 cm. IMH, caixa Garriga-Fontserè, núm. 8 322

FIGURA 42. A. Rovira i Trias, «Plano General sobre la división del Ensanche en zonas parciales y clasificación de obras», 17 de gener de 1868. Tinta color sobre tela, 190 × 60 cm. Escala 1/1.000. AA. 129-A1 367

FIGURA 43. I. Cerdà. Plànol que atribueixo a l'«Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, docks, almacenes y talleres de la ciudad de Barcelona», 20 d'octubre de 1863. (Expedient a Registro General, Alcalá de Henares, 380-1005. 4a 6.3.) Tinta sobre paper Canson entelat, 256 × 142 cm. Escala 1/5.000. MHC. Llegat Cerdà (només el plànol) 373

ESQUEMES

ESQUEMA 1. AVANTPROJECTES D'EIXAMPLE DE BARCELONA 1854-1855. Concreció dels principals eixos estructurals i definició dels elements de composició 188

ESQUEMA 1.1. Proposta de Garriga i Roca de 1854 de la situació dels principals eixos estructuradors del creixement. Localització de tres places que creuen quatre eixos 188

ESQUEMA 1.2. Proposta de Daniel i Molina d'allunyar la plaça d'enllaç Rambla - passeig de Gràcia 189

ESQUEMA 1.3. Síntesi de Cerdà de 1855. Ajust de la Gran Via com a eix de circumvallació 190

ESQUEMA 1.4. Distribució de l'edificació en illes rectangulars i justificació de l'amplada dels carrers 191

ESQUEMA 2. CONCRECIÓ DE L'EIXAMPLE 1857-1859 243

ESQUEMA 2.1. Reordenació dels enllaços ferroviaris segons l'avantprojecte de Garriga. El tren es preveu passant i subterrani a la part de l'eixample central 243

ESQUEMA 2.2. 1859. Reordenació dels enllaços ferroviaris segons el projecte de Cerdà. Preveu una estació-terminal prop del port 244

ESQUEMA 2.3. 1857. Intent de Garriga d'introduir diagonals a l'Eixample	245
ESQUEMA 2.4. 1858. Esquema de L. Reynaud sobre la forma de la ciutat i distribució de les seves parts	245
ESQUEMA 2.5. Places proposades per L. Reynaud. La de la figura 22 va ser utilitzada per Cerdà	245
ESQUEMA 2.6. 1859. Memòria del projecte Cerdà. Necessitat de diagonals en una malla i definició de la diagonal de Barcelona	246
ESQUEMA 2.7. 1859. Memòria del projecte Cerdà. Tipus de plaça	246
ESQUEMA 2.8. 1859. Memòria del projecte Cerdà. Encreuaments a diferents nivells i secció de les clavegueres	246
ESQUEMA 3. PLA D'EIXAMPLE D'A. ROVIRA I TRIAS 1859	256-257
ESQUEMA 3.1. Estructura dels enllaços ferroviaris	256-257
ESQUEMA 3.2. Eixos estructurants de la plana de Barcelona i enllaç amb els nuclis existents	256-257
ESQUEMA 3.3. Les tres ciutats, central, industrial i cultural, amb les seves ampliacions. Un model de creixement per «grills» de taronja	256-257
ESQUEMA 3.4. Superposició dels esquemes 1, 2 i 3 amb el dels principals edificis	256-257
ESQUEMA 4. PLANS DE M. GARRIGA I ROCA. I. 1859-1862. El triple projecte inclou la reforma de la ciutat existent, el seu enllaç amb l'Eixample a través del bulevard de circumval·lació i la reforma i enllaç del barri de la Barceloneta	336-337
ESQUEMA 5. PLANS DE M. GARRIGA I ROCA. II. 1859-1862	337
ESQUEMA 5.1. Principals eixos del Pla de Reforma de la ciutat, relacionats amb els monuments més destacats	337
ESQUEMA 5.2. Síntesi de propostes per al port	338
ESQUEMA 5.3. Pla de Reforma de la Barceloneta. Agrupació d'illes per crear un teixit apte i jerarquitzat	339
ESQUEMA 5.4. Principals places estructuradores del bulevard. Simetria respecte de la ciutat antiga	340
ESQUEMA 6. M. GARRIGA I ROCA. I. Síntesi de la reforma de la ciutat i de la Barceloneta. Proposta de bulevards i port. 1859-1862	341
ESQUEMA 6.1. La jerarquia de carrers a la ciutat vella segueix un ordre simètric respecte a un eix que va de la plaça d'Isabel II (actual plaça de Catalunya) a la del Duc de Medinaceli	341
ESQUEMA 6.2. Eixos principals alternatius per l'ampliació i l'enllaç dels carrers existents	342
ESQUEMA 6.3. Els dos tipus de malla. L'eix pla de Palau - carrer de Llúria té el seu complement o alternativa en un altre de situat per on passarà la Via Laietana	343
ESQUEMA 6.4. Eixos principals de la reforma. Els que comuniquen l'Eixample amb el port són obertures rectes. Els perpendiculars són eixamplaments d'eixos existents, quan passen pel centre	344

ESQUEMA 7. PLA CERDÀ 1863. «Anteproyecto de enlace de las vías marítimas y terrestres, y docks, talleres y bazares de la ciudad de Barcelona»	375
ESQUEMA 7.1. Esquema del tren de circumvallació. Conversió de la Barceloneta en estació: estació de servei del Raval i localització de les illes amb patis d'intercanvi de mercaderies	375
ESQUEMA 7.2. Localització dels principals eixos amb façanes alineades	376
ESQUEMA 7.3. Franja d'illes amb grans magatzems	377
ESQUEMA 7.4. Esquema d'agrupació de quatre illes. Edificació residencial feta en trama fosca. Magatzems, en trama clara. Baixadors de tren per a càrrega i descàrrega. Els carrers arbrats incorporen el tramvia	378

ÍNDIX GENERAL

Taula	7
Advertiment i agraïments	9
Llista de sigles	11
INTRODUCCIÓ	13
Origen de la investigació	13
Objecte del llibre	17
Metodologia i fonts	20
I PART. ELS ANYS QUARANTA. LA CIUTAT I L'ARQUITECTURA DE L'INDUSTRIALISME	23
1. Capital i ciutat industrial	25
1.1. El territori de Barcelona	25
1.2. Els motius del creixement de la ciutat de l'industrialisme	27
1.3. La proposta de Monlau. Descentralització industrial i paper històric de la ciutat	29
1.4. Agustí Vila i la ciutat fàbrica	36
1.5. Jaume Balmes. Ciutat capital i ordre públic	39
1.6. Capital i territori en l'economia nacional	41
1.7. El nou territori de l'industrialisme	42
2. Miquel Garriga i Roca i el territori. Modernització o modernitat	47
2.1. Alguns aspectes de l'entorn intel·lectual de Barcelona als anys de formació de Garriga	47
2.1.1. Vocació i alternatives	48
2.1.2. La pràctica dels arquitectes	49
2.1.3. L'Escola de Llotja i l'ensenyament de l'arquitectura	50
2.1.4. La idea de ciutat	52
2.1.5. L'economia a l'Escola de Llotja. El proteccionisme industrialista	59
2.1.6. Paisatgisme i topografia en els pintors acadèmics	63

2.2.	Els primers anys d'exercici professional. De la ciutat a les obres públiques	67
2.2.1.	El rigor tècnic de Garriga	67
2.2.1.1.	Mataró	67
2.2.1.2.	El Masnou	70
2.2.2.	La carretera de Vic	71
2.3.	Garriga i els enginyers. Modernització o modernitat	77
2.3.1.	Topografia i estadística	84
2.3.2.	Projectes d'obres públiques	88
2.4.	El conflicte entre el <i>Boletín Enciclopédico de Nobles Artes</i> (BENA) i el <i>Boletín Español de Arquitectura</i> (BEA). L'ideari arquitectònic de Garriga	90
2.4.1.	El Gran Teatre del Liceu	95
2.4.2.	Els comentaris al Ban de bon govern i l'exemple d'Edimburg: una ciutat de luxe	99
3.	Centralitat i forma urbana a l'industrialisme francès	103
3.1.	Sobre la influència dels «utopistes» a Barcelona	103
3.2.	Una teoria processal de transformació. El determinisme de Fourier	106
3.3.	Centralitat urbana i equipament territorial als saint-simonians i fourieristes de la <i>Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics</i>	113
4.	Els primers projectes de transformació de Barcelona	121
4.1.	La necessitat del planejament urbà	121
4.1.1.	La forma de l'eixample	122
4.2.	Transformació de l'arquitectura i definició del centre al concurs de la plaça Reial de 1848	130
4.2.1.	Projecte arquitectònic i reestructuració urbana	133
4.2.2.	Cap al palau d'exposicions	135
4.2.3.	L'argument de celebració de la plaça dels Caputxins	138
II	PART. ELS ANYS CINQUANTA. LA CONSTRUCCIÓ DELS INSTRUMENTS DE PROJECTE	143
5.	Obres públiques i ciutat. La inversió en infraestructura i els límits de l'industrialisme català	145
5.1.	Finançament dels trens i periodització de la transformació urbana	145
5.2.	La xarxa de carreteres. Industrials, comerciants i propietaris	151
5.3.	Els projectes del port de Barcelona i el primer disseny d'eixample de Garriga	155
6.	Les primeres bases públiques per a l'eixample. Articulació del marc físic o refundació urbana (1854-1855)	167
6.1.	L'eixample, un projecte col·lectiu	167
6.2.	Ornamentació i comoditat. El dictamen de la comissió de les corporacions	172
6.3.	L'avantprojecte de Cerdà. Una ciutat sense atributs	177
7.	El cop de timó de l'Ajuntament. L'eixample com a creixement de la ciutat	193
7.1.	L'eixample i el port: entre els interessos públics i privats. Un període d'incertesa	193

7.2. L'avantprojecte de Garriga i les bases de l'Ajuntament. La reconducció del projecte	198
7.3. De les bases de la comissió consultiva a les definitives del concurs	209
8. La influència del tractat de Léonce Reynaud. La història com a clau de lectura de la ciutat	217
8.1. Malla o procés a la Barcelona de 1858	217
8.2. El tractat de Léonce Reynaud: <i>Traité d'Architecture</i>	220
9. Els traçats de 1859. Infraestructura o zonificació	231
9.1. El pla definitiu de Cerdà. Control del creixement o control dels lloguers. Primera elaboració d'una teoria	231
9.1.1. Eixample, reforma i port	233
9.1.2. Lloguers i residència obrera	237
9.1.3. Carrers i xarxes. Enginyeria del trànsit, xarxa urbana i naixement de la Diagonal	240
9.1.4. El projecte de reforma de la ciutat	248
9.2. Els projectes de Garriga al concurs d'eixample. Dinàmica i <i>genius loci</i>	251
10. El control del creixement. Centralitat i dinàmica urbanes a la discussió urbanística de la dècada dels cinquanta	257
10.1. Explicacions a posteriori. Dinàmica i centralitat	257
10.2. Grans exemples i creixement il·limitat	264
10.2.1. Àmbit de planejament	265
10.2.2. La qüestió industrial. Localització de fàbriques i habitatge obrer	266
10.2.2.1. Cases per a obrers	268
10.2.2.2. Carrers per a obrers	269
10.2.3. Centralitat i eixos d'urbanització	270
10.2.3.1. Centre de moviment, centre de ciutat	271
10.2.3.2. Dinàmica urbana i traçat de ciutat	273
10.2.3.3. Qualificació espacial a través dels edificis públics i els equipaments	275
10.3. Bases econòmiques i marc jurídic. La reforma interior i la destinació dels terrenys de les muralles com a principals obstacles per definir el sistema d'actuació en la transformació urbanística de Barcelona	276
III PART. ELS ANYS SEIXANTA. EL NOU I EL VELL. LA CIUTAT ANTIGA I LA SEVA ARTICULACIÓ EN EL NOU CONJUNT	287
11. Preludi al desplegament del Pla Garriga	289
11.1. L'aixecament topogràfic. Els «quarterons» de Garriga	289
11.1.1. Un plànol «objectiu» i modern	290
11.2. El Dictamen de la Junta de 1861	301
12. La reforma del Pla Cerdà a través del Pla Garriga	307
12.1. El projecte d'alineacions i millores	307
12.2. L'episodi dels bulevards	315

12.3. El projecte de Garriga de reforma de la Barceloneta. Un model analògic	326
13. Les primeres síntesis teòriques de l'urbanisme	345
13.1. La teoria de Cesar Daly	345
13.2. La teoria de Cerdà	350
13.2.1. La ciutat de transició	360
14. La fi d'una dialèctica	369
14.1. El Pla Cerdà del 1863. La concreció de la ciutat magatzem i el reconeixement de la centralitat	369
14.2. El primer episodi del carrer de Bilbao i la fi del Pla Garriga	379
14.3. Garriga. Els darrers projectes per a Barcelona	388
15. Resum del contingut de cada part	395
16. Conclusions	405
BIBLIOGRAFIA	413
Sumari	415
Bibliografia de l'època sobre arquitectura i matèries afins	417
Bibliografia general sobre arquitectura, urbanisme i art	426
Història política, econòmica i social	435
Bibliografia sobre barcelona	437
ANNEXOS	445
Sumari	447
ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS	741
Figures	741
Esquemes	743

